Rocznik III

JLUSTROWANY TYGODNIK

Numer 5

Samochód

30 groszy

Zagadnienia nowoczesnej komunikacji

TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu

Poznań — Warszawa — Kraków — Lwów — Łódź — Katowice — Wilno — Lublin

2. listopad 1930

Ku przestrodze!



Ostatnio wydarzyła się opodal Berlina groźna katastrofa, która pociągnęła za sobą cztery ofiary. Limuzyna Ford, oślepiona reflektorami wozu, jadącego z przeciwnej strony, uderzyła o krawężnik i przewróciła się, grzebiąc pod sobą pasażerów.

Światowy kryzys przemysłu samochodowego

Trudności powojenne: powszechne zubożenie, fortyfikacje celne i administracyjne, katastrofa drożyzny i katastrofa taniości, „nożyce cen". W przemyśle samochodowym: mała chłonność rynku, spadek produkcji i zysków. Stany Zjednoczone przeciw Europie.

Przystosowanie życia Europy powojennej do nowych warunków bytu okazuje się niezwykle trudne. Chorobliwe zjawiska, charakteryzujące każdy przełomowy okres historji ludzkości, spotęgowały się niesłychanie. Ostatnie 20-lecie stało się okresem olbrzymiego rozwoju techniki produkcji; ale równocześnie produkcja ta utraciła poważną część pozaeuropejskich rynków zbytu, a konsument europejski w wyniku długiej i niszczącej wojny — mimo istotnych potrzeb — nie jest w stanie zaabsorbować towarów, nagromadzonych na rynku. Trudności zbytu i łączone z tem zjawiska o charakterze społecznym i socjalnym szukały rozwiązania problematu na drodze najmniejszego oporu. Rynki poszczególnych państw poczęły otaczać się łańcuchem fortyfikacyj celnych i administracyjnych, w celu stworzenia dla własnej produkcji takiej sytuacji, która umożliwiałaby wyrzucenie nadmiaru swej wytwórczości po każdych cenach na rynki obce. Równolegle więc powstały dwie sprzeczne, wciąż krzyżujące się tendencje: katastrofa drożyzny i katastrofa taniości. Produkty ochraniane zostały wyhossowane na rynku wewnętrznym po to, by mogły ulokować swój nadmiar na obcych rynkach po cenach dumpingowych, produkty dumpingowane zaś wykazują katastrofalne wahanie cen, schodzące niejednokrotnie poniżej granicy opłacalności. T. zw. „nożyce cen" rozwarły się pod dużym kątem.

Wymienione dwie tendencje sprowadziły również dwa ujemne skutki: zmniejszającą się mimo protekcjonizmu dochodowość jednych działów gospodarstwa społecznego i zmniejszającą się zdolność nabywczą, konsumcyjną drugich.

Przykładem tego stanu rzeczy może być z jednej strony produkcja cukru w państwach europejskich, z drugiej produkcja zbożowa rolnictwa europejskiego.

Ale i na tem zjawiska chorobliwe współczesnego życia gospodarczego się nie wyczerpują. Wybitnie nierównomierny rozdział rozporządzalnych kapitałów w świecie i dysproporcje w organizacji życia gospodarczego powodują cały łańcuch paradoksów: nietylko więc w Chinach, ale i w niektórych częściach Europy dosłownie mrą ludzie z głodu, setki miljonów ludzi pozbawionych jest najprymitywniejszego nawet pokrycia własnych potrzeb w zakresie odzieży, mieszkania i wyżywienia. Olbrzymie połacie ziemi pozbawione są dróg, kolei, mostów, linij pocztowych, których istnienie otwarłoby nowe źródła bogactwa i cywilizacji. Z drugiej zaś strony posiadamy zarejestrowaną i utrzymywaną z funduszów społecznych prawie 20-miljonową armję bezrobotnych na świecie, co z rodzinami stanowi już państwo, i to jedno z najliczniejszych, państwo nędzy i rozpaczy beznadziejnej, państwo nie gasnącego fermentu społecznego; posiadamy następnie — przy niezaspokojonej konsumcji — nadmiar produktów rolniczych i przemysłowych, które zużywamy z niezwykłym nakładem talentu i wysiłków organizacyjnych do dalszego niszczenia zdolności konsumcyjnej i rujnowania rynków; posiadamy wreszcie nadmiar taniego pieniądza w świecie, skupionego coprawda w nielicznych tylko ośrodkach, czego przykładem może być nietylko coraz mniejsza chęć jakiegokolwiek oprocentowania wkładów, ale również jakże charakterystyczny fakt natychmiastowego pokrycia w Europie subskrypcji dla europejskich przedsiębiorstw Forda i wyhossowania kursu akcyj w ten sposób, że przynoszą one realnie zaledwie ½% dywidendy rocznie. Możnaby więc niemal powiedzieć, że: konsumcja odgraniczyła się od bezsprzecznie istniejącego głodu towarowego, a produkcja straciła zaufanie do konsumenta tak, jak stracił je pieniądz do produkcji, o ile nie stoi ona wyjątkowo pod patronatem tak renomowanej jednostki, jak amerykański Ford. Oto więc najgłębsze źródła sił, potęgujących przeżywane obecnie w świecie wstrząsy konjunkturalne. Chora struktura gospodarstwa międzynarodowego staje się szczególnie podatną na nieuchronne zjawiska depresji gospodarczej, pogłębia ją, hoduje, wzmacnia i utrwala. Oczywiście, zjawiska kryzysu występują w pojedyńczych państwach i w pojedyńczych działach produkcji w sposób różny. W interesującym nas wyłącznie przemyśle automobilowym kryzys światowy znajduje wyraz w nadprodukcji, ostrej konkurencji, malejącym zbycie i zalewie rynków samochodami używanemi i nowemi. Nastrój, który w ciągu ostatnich lat był naogół optymistyczny w związku ze wzrostem taboru samochodowego oraz z dobremi widokami na dalszą motoryzację, nastrój ten uległ wyraźnemu pogorszeniu. Okazuje się, że przyrost ilościowy pojazdów mechanicznych będzie w przyszłości znacznie mniejszy, niż to pierwotnie przewidziano.

Weźmy za przykład Niemcy. Upowszechnia się tam przekonanie, że mylnem było wtłaczanie samochodu, niejako przemocą, przy użyciu amerykańskich metod finansowania konsumcji, w ramy gospodarstwa krajowego; zamiast tego, należy odczekać, aż gospodarstwo dorośnie do możliwości motoryzacji. Jeśli obserwuje się stan dochodowy społeczeństwa niemieckiego, wówczas łatwo można zauważyć, że stopień nasycenia rynku samochodami już został osiągnięty, stosunek bowiem taboru samochodowego do ilości osób, którym dochody pozwalają na utrzymywanie samochodu, jest mniejwięcej zrównoważony

Przykład Niemiec w pewnej mierze jest charakterystyczny również i dla innych państw. Nic więc dziwnego, że przy takiej chłonności rynków, ograniczonej przemożnie przez kryzys, zbyt samochodów silnie ucierpiał. Odnosi się to w pierwszej linji do amerykańskiego przemysłu automobilowego. Ograniczenie produkcji w tej branży jest zastraszające, jak to wynika z następującego porównania:

Jeśli w pierwszych 8-miu miesiącach roku 1929 produkcja samochodów w U. S. A. wzrosła w porównaniu z takimże czasokresem roku 1928 o 40%, to w następnych 8-miu miesiącach (t. j. do kwietnia 1930 r. włącznie) spadła ona w porównaniu z rokiem 1928 o 23%. Amplituda różnicy, wynosząca 63%, wyraża się w cyfrze absolutnej 800 000 wozów, których nie wytworzono, w przeciwieństwie do tego, co pierwotnie projektowano. Nie można się dziwić, że równolegle z redukcją wytwórczości spadła stopa zysków, która przeciętnie obniżyła się o 40%, a np. u Chryslera nawet o . . . 98%. General Motors, ten największy koncern samochodowy świata, ograniczył w roku bieżącym produkcję o 20% w stosunku do roku ubiegłego. Lepiej przedstawia się sytuacja Forda, który w tych krytycznych czasach wyprzedził G. M. C.

Ponieważ stałe koszty w amerykańskim przemyśle samochodowym są bardzo wysokie, próbuje Ameryka ulepszyć swój aparat sprzedaży, aby móc łatwiej zbywać ciążące na rynku krajowym samochody. Niewiadomo, czy jej się to uda, gdyż konkurencja europejska nie śpi i pragnie kryzys wykorzystać w tym celu, aby ograniczyć dopływ samochodów amerykańskich do Europy. Francja projektuje podwyżkę ceł samochodowych, gdyż i tam uważa się przemysł samochodowy za dział przyszłości. Równolegle z szeroko zakreślonym planem rozbudowy sieci drogowej, koła francuskie nie szczędzą wysiłków, zmierzających ku utrwaleniu podstaw, na których opiera się przemysł automobilowy. Tak np. stara się Francja rozszerzyć pojemność rynku wewnętrznego przez zniesienia podatku od zbytku, przez stałe obniżanie ceny sprzedaży i kosztów utrzymania, aby w najszybszym czasie dojść do amerykańskiego stosunku: jednego samochodu na 5 osób.

Znana podwyżka ceł amerykańskich wywołała również we Włoszech reakcję odwetową. Italja w roku 1929 sprowadziła samochodów za 98,7 miljonów lirów, przyczem większość samochodów importowanych pochodziło ze Stanów Zjednoczonych. Również i tam poznano niebezpieczeństwo, zagrażające włoskiemu przemysłowi ze strony przemysłu amerykańskiego, który w ostatnim kwartale ub. roku, zreorganizował się kompletnie (Ford i G. M. C. przebudowały swoje fabryki amerykańskie i wyposażyły je w nowe maszyny o nieznanej dotychczas zdolności produkcyjnej).

Obawa przed konkurencją amerykańską jest powszechna w Europie, nic więc dziwnego, że myśl o konsolidacji, t. j. o wspólnej obronie przed wspólnym przeciwnikiem drogą stworzenia „Paneuropy samochodowej" ciągle jeszcze pokutuje. Niestety nic konkretnego nie da się w tej materji zanotować z powodu egoistycznego stanowiska wszystkich kontrahentów, którzy wprawdzie uznają celowość podjęcia wspólnej akcji przeciwamerykańskiej, jednak nie mogą wyrzec się partykularnych interesów. Naszem zdaniem, problem defenzywy przeciwamerykańskiej sprowadza się w pierwszej linji do racjonalizacji przemysłu europejskiego, do zwiększenia jego zdolności konkurencyjnej. A to już — jak mawiał Kipling — jest inna historja, o której pomówimy następnym razem.

W poszukiwaniu nowego paliwa

Kraje, pozbawione własnych źródeł ropy, jak również i te, które wobec kolosalnego wzrostu zużycia benzyny liczą się z możliwością wyczerpania jej źródeł w Europie, pracują od pewnego czasu nad wynalezieniem paliwa do silników spalinowych, które przy pewnem przekształceniu karburatorów dawałyby możność tworzenia gazu z produktów stałych.

Jak podaje prasa francuska, usiłowania te, mające zastąpić benzynę, zwłaszcza w samochodach ciężarowych, krążących po cięższych drogach, wypadły bardzo pomyślnie i dały już widome skutki. Po próbach z naftą syntetyczną, starano się użytkować ich właściwości, które, zdaje się, będą mogły zastąpić w wielu przypadkach esencję palną. Dla ich zużycia zbudowano nowe silniki lekkie, przy których można posługiwać się drzewem lub węglem drzewnym, a nawet t. zw. „suszem" leśnym. Ten typ siły napędowej nadaje się szczególnie do stosowania jej w krajach lesistych, o drogach ciężkich i znacznych odległościach, gdzie produkty benzynowe są płynem zbyt kosztownym. Po szeregu prób, które wypadły zadowalająco, francuskie ministerstwo wojny zdecydowało zamówić większą partję wozów zaopatrzonych w gazogeneratory.

Nowy typ siły napędowej stosuje się z równie dodatnim skutkiem i przy silnikach nieruchomych, jak np. lokomobile.



Widok na miasto Asheville w stanie Karolina (U. S. A.)

Autostrada panamerykańska

Napisał inż. Modrzejewski

Od lat już zajmują się parlamenty zainteresowanych państw i stanów obu Ameryk kwestją wybudowania gigantycznej autostrady, łączącej Alaskę z przylądkiem Hoorn. Wybudowanie szosy o długości ponad 20 tysięcy kilometrów nie jest bagatelką, zasadniczą jednak przeszkodą w dokonaniu tego dzieła nie były dotąd bynajmniej trudności techniczne.

Inicjatywa wybudowania drogi panamerykańskiej wyszła od Stanów Zjednoczonych, które w realizacji tego planu są w wysokim stopniu zainteresowane. Podczas, gdy Stany Zjednoczone posiadają zgórą 4 miljony kilometrów znakomitych dróg, to w państwach środkowo- i południowo-amerykańskich dróg samochodowych jest mało i są one w większości liche. Zwiększenie sieci szos w tych państwach musi spowodować znaczny rozwój komunikacji samochodowej, rozszerzając temsamem rynek zbytu dla potężnego przemysłu automobilowego Stanów Zjednoczonych. Abstrachując od tego, państwa zainteresowane w budowie dróg musiałyby zakupić w Stanach wielką ilość maszyn do budowy dróg, których w ubogich przemysłowo krajach Ameryki Południowej się nie wytwarza.

Największą trudnością stojącą na przeszkodzie w wykonaniu strady panamerykańskiej są niewątpliwie olbrzymie koszty, które nie dają się nawet w przybliżeniu oszacować. Trzeba wziąć pod uwagę, że przy budowie tej drogi trzeba będzie przebijać potężne masywy dziewiczych lasów, wspinać się poprzez potężne pasma górskie, przebyć bez liku rzek, jezior i moczarów. Zgóry należy uważać za wykluczone, by budowę tej drogi uskutecznić za jednym zamachem: poszczególne państwa nie zdołają olbrzymich sum dodatkowych jednocześnie wstawić do swych budżetów.



Good-by ... życzy urocza meksykanka z Los Angeles naczelnemu inżynierowi ekspedycji drogowej.

Ostatnio Stany Zjednoczone podjęły energiczną akcję w kierunku przyśpieszenia realizacji tego przedsięwzięcia, czego wyrazem jest uchwalenie przez Kongres sumy 50 tysięcy dolarów na cele propagandy i przedwstępnych prac nad budową drogi panamerykańskiej. Jednocześnie niezwykle ruchliwy Automobilklub Kalifornji rozesłał pisma do klubów automobilowych wszystkich zainteresowanych państw z prośbą o współdziałanie w tej akcji. Rezultaty tej ankiety były nader zadawalające i wykazały wysokie zainteresowanie tą sprawą wszystkich państw, przez które nowa droga ma biec. Wspomniany już Automobilklub Kalifornji zorganizował również ekspedycję, mającą za zadanie przemierzenie całej trasy, wzdłuż pacyfiku i wykreślić marszrutę



Malownicze wodospady Niagary na pograniczu Kanady.

przyszłej drogi. Jednocześnie Kongres meksykański, jako pierwszy wyasygnował poważną sumę 80 miljonów pesos na rozpoczęcie budowy drogi na terytorjum Stanów Zjednoczonych Meksyku. Budowa drogi na terenie meksykańskim potrwać ma do roku 1934. Gdyby preliminowana suma okazała się za mała, wówczas istnieje możliwość zaczerpnięcia funduszów przez pobieranie opłat za korzystanie z wybudowanych już odcinków dróg. Odcinek meksykański rozpocząć się ma na północy Nogales (na granicy Arizony) i prowadzić przez Hermosillo, Guaymas, Suliacam, Mazatlan, Tepic, Guadalajara i Mexico-City do miasta portowego Acapulco. Przewidziane są również odgałęzienia tej drogi w kierunku wschodnim, jako dalszy etap programu rozbudowy.

Uchwała parlamentu meksykańskiego sprawiła, że kwestja rozpoczęcia budowy strady panamerykańskiej jest znowu aktualną. „El Camino Pacifico" wysunęła się na czoło zagadnień wewnętrznych panamerykańskich. Uprzytomnić sobie bowiem należy, że Stany Zjednoczone Ameryki Północnej wraz z Meksykiem stanowią przeszło jedną trzecią terytorjum, przez które biec ma droga!

Następnemi państwami, najbardziej zainteresowanemi budową drogi byłyby Chile i Peru. Również Urugwaj i Kolumbia musiałyby w krótkim czasie zgłosić swój akces. Argentyna, która już dziś posiada ponad 360 tysięcy samochodów i gdzie znajdują się wielkie fabryki Forda i General Motors, przypuszczalnie nie każe na siebie długo czekać.

Według projektu Automobilklubu Kalifornji, autostrada panamerykańska rozpocznie się na Alasce na pograniczu Kanady i prowadzić będzie przez U. S. A., Meksyk, Guatemalę, San Salvador, Nicaraguę, Costaricę, Panamę, Columbię, Ecuador, Peru, Chile do miasta Valparaiso, gdzie nastąpi rozgałęzienie. Jedna odnoga biec będzie w dalszym ciągu wzdłuż pacyfiku do przylądka Hoorn (Ziemia Ognista), druga zaś zboczy do Argentyny, gdzie zakończy się w Buenos Aires.

Jak już wspomnieliśmy, inicjatorzy budowy drogi zdają sobie znakomicie sprawę z trudności, jakie napotkają przy budowie tejże. Etap przeszło tysiąca kilometrów prowadzić musi przez Andy! Największe trudności sprawi niewątpliwie słynna pustynia Atacana w Chile. Być może, że będzie trzeba wogóle tę połać kraju ominąć. Podobnie jak ogólne koszty, nie da się również ustalić czasu trwania robót. Niemałą trudnością będzie tu bezsprzecznie wrodzone lenistwo i niechęć do pracy, jaką odznaczają się Indjanie południowo-amerykańscy, których siłą rzeczy będzie trzeba użyć do tych robót

W wielu wypadkach będzie można użyć drogi już istniejące, względnie pozostałości po dawnych traktach historycznych. Zdobywcy hiszpańscy, jak również tubylcy pobudowali bowiem cały szereg dróg, z których jednak dziś niewiele już pozostało. Natomiast resztki dawnych dróg i ich ślady będą cenną wskazówką dla poprowadzenia ogólnego kierunku drogi. Nawet wspaniała Pacific Highway w Kalifornji zbudowaną została wzdłuż szlaku, którego użyli już Portola i Serra (1769) przy podbijaniu kraju.

W Meksyku droga prowadzić będzie przez historycznie ciekawe terytorjum dawnego państwa Atzeków. Począwszy od Quito w Ekwadorze pokryje się „El Camino Pacifico" z ową starożytną drogą, którą ongiś wybudowali potężni Inkasowie i która biegnie na przestrzeni 2000 kilometrów aż do Cozco w Peru. Drogą tą posługiwał się już zwycięski Pizarro, gdy podbijał państwo Inkasów. Droga ta użytą będzie od stolicy Ekwadoru aż do głównego miasta peruwiańskiego: Limy.

Łatwo sobie wyobrazić, jak piękną będzie podróż nową drogą z Alaski do Ziemi Ognistej i jakich emocyj artystycznych i turystycznych dostarczy ona automobiliście, przemierzającemu swym samochodem oba kontynenty Ameryki! Droga z Kanady wzdłuż brzegów Oceanu Spokojnego do San Diego należy już dziś do najpiękniejszych na świecie. Rozpoczyna się ona pośród potężnych lasów sosnowych, których olbrzymie pnie zdają się dosięgać nieba, a kończy się w bajce przepychu tropikalnego. W Meksyku wjeżdżamy w nowy świat: Amerykę łacińską! Wodospady Juanacatlan, meksykańska Niagara i Guadalajara „miasto najpiękniejszych kobiet", majestatyczna siedziba Montezumy, ruiny Mitly, ów bezcenny skarbiec archeologiczny, wszystko to oglądamy z za szyb naszej limuzyny! Potem Tehuantepec, „państwo amazonek", gdzie ciemnolice kobiety rządzą gromadą leniwych i bezwolnych mężczyzn . . .!

Następuje Guatemala ze swojemi wulkanami, ze swemi nieprzemierzonemi plantacjami kawy i ludnością na wpół drzemiącą w słodkiem „dolce far niente" . . . Potem Amapala, tropikalna Nicaragua, Costarica, ojczyzna najlepszych bananów, wreszcie dżungle Panamy i Kanał . . .

Na południe od Panamy rozpoczyna się długi etap przez terytorja, które po dziś dzień miejscami nietknięte są stopą ludzką. Opowiadają, że w bezkresnych czeluściach tropikalnego lasu dziewiczego żyją jeszcze ludożercze szczepy dzikich Indjan. Docieramy do Columbji, gdy na horyzoncie ukazują się Andy, które towarzyszyć nam będą na przestrzeni tysiąca kilometrów. Mijamy Quito, które choć leży na samym równiku, położone jest jednak tak wysoko, że dobrze trzeba się ubrać, by nie dać się owionąć zimnym wiatrem górskim. Docieramy do Tacna, miejsca krwawych waśni granicznych między Chile a Peru. Obecnie miasto to leży definitywnie po stronie chilijskiej, lecz czyż można wiedzieć na jak długo? Czy droga prowadzić będzie dalej przez wyprażone słońcem pustkowie pustyni Atacama, czy też skieruje się ją wgłąb lądu celem ominięcia pustyni nie jest jeszcze rzeczą ostatecznie ustaloną. Stamtąd podążamy poprzez bliskie Santiago, poraz ostatni w górę And, potem zaś przez Pampasy, wpoprzek całego kontynentu południowo-amerykańskiego do Buenos Aires, względnie wzdłuż długiej, kiszkowatej republiki Chile do Ziemi Ognistej.

Żadne z zainteresowanych państw nie wątpi w kolosalne korzyści, jakie im da wybudowanie tej drogi. Znakomitym przykładem są tu Stany Zjednoczone Ameryki Północnej, gdzie przemysł automobilowy rozwinął się do obecnych, olbrzymich rozmiarów tylko dzięki znakomitej sieci dróg; „El Camino Pacifico" jest rzeczą postanowioną. Sen staje się rzeczy-



Ekspedycja drogowa przy pracy w meksykańskich lasach.

wistością: dwa olbrzymie kontynenty związane ze sobą białą wstęgą nowoczesnej autostrady! Czegoś analogicznego niema dotąd na naszym globie. W ciągu kilku dni zwiedzić możemy dwanaście krajów, w ciągu kilku dni, poznać wszystkie cuda nowego świata!

A że nie idzie tu tylko o wielki wyczyn techniczny, o wspaniały podarek dla ludzkości, lecz również „last but no least" o „big bussines", więc możemy być pewni, że Wuj Sam uczyni wszystko możliwe, by wielkie dzieło stało się faktem dokonanym.

Zaznaczyć należy, że analogiczny pomysł transkontynentalny autostrady europejskiej mający połączyć Calais z Konstantynopolem był ostatnio przedmiotem rozważań międzynarodowego Kongresu w Konstantynopolu. Jak referowaliśmy szczegółowo w ubiegłym numerze naszego tygodnika, wybudowanie takiej drogi zostało definitywnie uchwalone i zaakceptowane przez przedstawicieli rządów zainteresowanych państw. Przedstawiciel Stanów Zjednoczonych A. P., niedwuznacznie wyraził gotowość pomocy finansowej ze strony U. S. A. przy realizacji tego dzieła Jest to oczywiście gospodarczą racją stanu Ameryki, by Europa posiadała jak największą sieć dobrych dróg samochodowych, gdyż w ten sposób zwiększa się jej chłonność, jak rynku zbytu dla potężnego przemysłu automobilowego Stanów Zjednoczonych.



Widok z parostatku na San Francisco w Kalifornji.

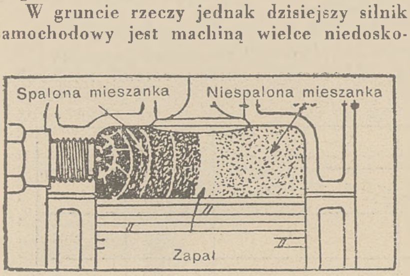
Prócz tych względów natury ekonomicznej mają wielkie strady transkontynentalne jeszcze jedno wielkie znaczenie: są one wyrazem dążności ludów do jednoczenia się; są one jaskółkami, zwiastującemi bliską chwilę powstania zgodnej rodziny narodów, zarówno na starym, jak i nowym kontynencie.

Podobną rolę zbliżania do siebie narodów spełniają koleje, ustępując obecnie pierwszeństwa samochodom i samolotom.

Z tajemnic głowicy cylindra

Czytając artykuły w prasie codziennej, tudzież w prasie fachowej, człowiek mający tylko luźną styczność z automobilizmem mógłby mniemać, że obecne nasze silniki samochodowe są szczytem doskonałości. I jakże się tu dziwić przeciętnemu śmiertelnikowi, kiedy takie zapatrywania spotykamy również w szerokich kołach wytrawnych automobilistów. Zapatrywanie to jest jednak słuszne tylko do pewnego stopnia. Obecne nasze silniki, może nie wszystkie, lecz przeważna ich liczba, są prawie że doskonałe w ramach tego, co na zasadzie dzisiejszego stanu techniki można wymagać.

W gruncie rzeczy jednak dzisiejszy silnik samochodowy jest machiną wielce niedoskonałą w porównaniu z tem, co chcielibyśmy posiadać. Może nawet wyraziłem się zbyt ostro i byłoby racjonalniej słowo niedoskonały zastąpić raczej słowem nieekonomiczny. Pomyślmy bowiem, że tak wychwalana z swej sprawności i ekonomji maszyna zwraca nam w formie pracy równowartość ca. 30% tego, co wkłady w nią w formie paliwa. Jest to już grubo lepiej, jak przy maszynie parowej, której wydajność jest jeszcze gorsza, lecz mimo to sytuacja ta jest nad wyraz przykra.



Rycina 1.

Nic więc dziwnego, że sprawa zwiększenia wydajności silników nie daje spokoju wszystkim bez wyjątku konstruktorom silników nie tylko samochodowych, lecz silników spalinowych wogóle, i przyznać trzeba, że zacni ci panowie robią co mogą, aby ze swych motorów wydobyć tyle, ile się tylko da. Rzeczywiście z biegiem czasu znaleziono na to radykalny sposób i dziś już wszystkim wiadomo, że wystarczy zwiększyć stosunek sprężenia, aby uzyskać większą wydajność silnika.

Tak więc napozór kwestja byłaby prosta. Pod hasłem: zwiększajmy sprężenie silników — osiągniemy wydajność nie spotykaną dotychczas w dziejach ludzkości. Niestety, nie wszystko jest tak proste jak wygląda. W tym wypadku pracująca w cylindrze mieszanka benzynowa „uciskana" coraz bardziej, straciła cierpliwość i zaprotestowała dobitnie:

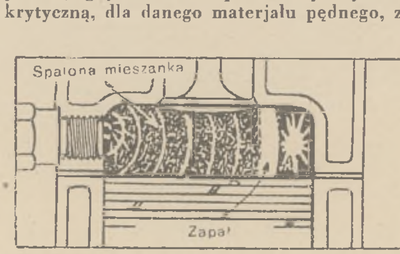
„Dość tego, bo nie wytrzymam."

I na tem stanęło. Znalazły się pewne granice stosunku sprężenia, których nie można przekroczyć bez wywołania bardzo przykrych następstw. Jednakże technika nie dała za wygrauą i walcząc wytrwale z niepożądanemi zjawiskami natury, posuwa się naprzód krok za krokiem, aby ze złośliwej materji wycisnąć jak najwięcej pożytku.

Po słynnych odkryciach Ricarda, dotyczących kształtu głowicy, obecnie otrzymano poważne wyniki z zakresu badań zjawiska t. zw. „detonacji", które mogą służyć za podstawę do pewnego zwiększenia wydajności silnika. Aby czytelnikom uprzystępnić wyniki tych badań, musimy jednak poważnie zająć się cyframi, a dla łatwiejszego zrozumienia tej kwestji, na wstępie przypomnimy sobie to, co wiemy o „detonacjach".

A więc wiadomo nam, iż stosowane dzisiaj materjały pędne dla silników spalinowych posiadają tę właściwość, że przy nadmiernem sprężeniu wskutek wytwarzającej się wysokiej temperatury, skłonne są do samozapłonu, przyczem dla danego ciśnienia istnieje pewna ściśle określona temperatura, przy której następuje samozapłon (samozapłon może być również wywołany przez rozżarzenie osadu węgla w cylindrze, lecz ta kwestja z naszem zagadnieniem niema nic wspólnego). Nazewnątrz samozapłon objawia się w sposób bardzo przykry, przez t. zw. „stukanie" silnika, które rzecz oczywista dla całego mechanizmu jest nad wyraz szkodliwe.

Przy zapłonie normalnym mieszanka w cylindrze zapala się przy pośrednictwie świecy, a proces spalania się rozprzestrzenia się od świecy na wszystkie strony, aż do najdalszych zakątków komory spalinowej (ryc. nr. 1), przyczem ciśnienie osięga takie wartości, że samozapłon mieszanki nie jest możliwy w żadnym momencie procesu spalania. Z chwilą jednak, gdy ciśnienie przekroczy wysokość krytyczną, dla danego materjału pędnego, zachodzi możliwość, że wzmagająca się przy zapalaniu ciepłota przekroczy również temperaturę krytyczną dla samozapłonu tegoż paliwa. Tak więc, gdy fala spalania odbyła np. $^{9}/_{10}$ swej drogi pozostała reszta mieszanki ulegnie samozapłonowi, wybuchając z silnym hukiem (ryc. nr. 2). Eksplozja działa jak silne uderzenie na ściany cylindra, które zaczynają wibrować, wywołując nazewnątrz zjawisko „stukania". Eksplozja ta wskutek „detonacji", jak nazywamy zapalenie się mieszanki przez samozapłon, jest połączona z silnym efektem świetlnym. Efekt ten, który sam w sobie powoduje pewną stratę energji działa poza tem bardzo

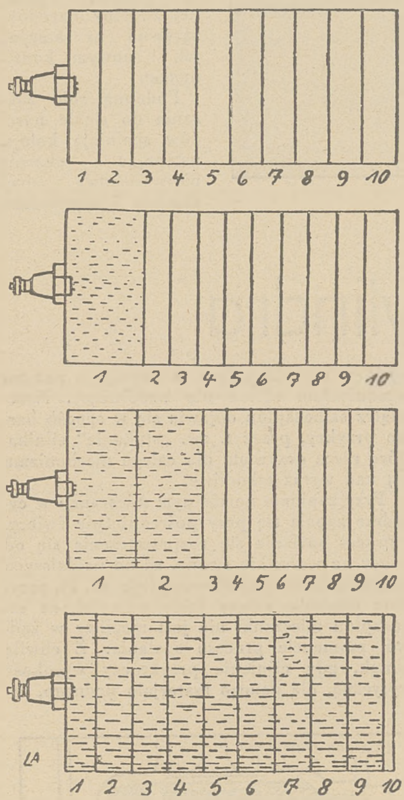


Rycina 2.

njemnie, gdyż może podwyższyć temperaturę komory spalinowej do tego stopnia, że wywoła samozapłon daleko już przed osiągnięciem górnego punktu martwego przez tłok, powodując tem samem bardzo znaczną stratę wydajności.

Wzrastanie temperatury mieszanki powietrza z benzyną przy nagłem sprężeniu jest widoczne z krzywej na ryc. nr. 3. Przy mieszance tej krytyczne ciśnienie wynosiło 30 atmosfer i 775 stopni Celsjusza. (Przy dalszych swych rozważaniach będziemy brali pod uwagę mieszankę o tych samych właściwościach.) Przy nagłem sprężeniu mieszanka ta eksplodowała, wywierając efekt wściekłego uderzenia i osiągając ciśnienia do 150 atmosfer, przyczem uderzenie eksplozji działało na ściany cylindra w podobny sposób, jak trzęsienie ziemi na budynek.

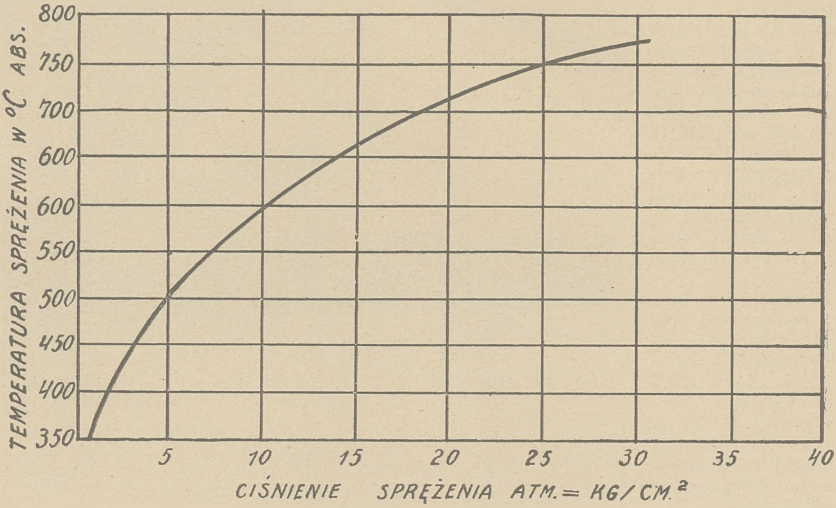
W wypadkach normalnych ciśnienie końcowe przy sprężeniu wynosi 8—9 atmosfer, tak więc samozapłon wskutek zbyt wysokiego sprężenia powinien być niemożliwy i jest też niemożliwy. Jeżeli więc pomimo to zdarza się



Rycina 4. Białe pola: mieszanka niespalona, kreskowane: spalona.

amozapłon po zapłonie mieszanki przez świece, to musimy objaw ten wytłumaczyć sobie w następujący sposób:

Podczas procesu spalania, mieszanka jeszcze nie spalona, wskutek ciśnienia już spalonych, względnie palących się części mieszanki, zostaje nadal sprężana, tak, że wreszcie ostatnia cząstka mieszanki znajduje się pod tem samem ciśnieniem, jak mieszanka już spalona, a więc pod ciśnieniem 30 atmosfer, przyczem wskutek odpowiednio wysokiej temperatury następuje detonacja. Zjawisko to przedstawione jest schematycznie na rycinie nr. 4. Na rycinie tej komora spalinowa wyobrażona jest przez prostokąt z świecą z lewej strony, mieszanka zaś podzielona jest na 10 części. W chwili, gdy świeca zapali pierwszą część mieszanki, znajdującą się tuż przy niej, mieszanka ta rozpręża się, wywierając ciśnienie na pozostałe 9 części mieszanki. Z chwilą, gdy płomień zapalił drugą część mieszanki i ta część rozpręża się, komprymując dalej pozostałe 8 części mieszanki, tak, że wreszcie spalone już 9 części mieszanki wyparły dziesiątą, jeszcze nie spaloną część na bardzo małą przestrzeń, komprymując ją temsamem bardzo



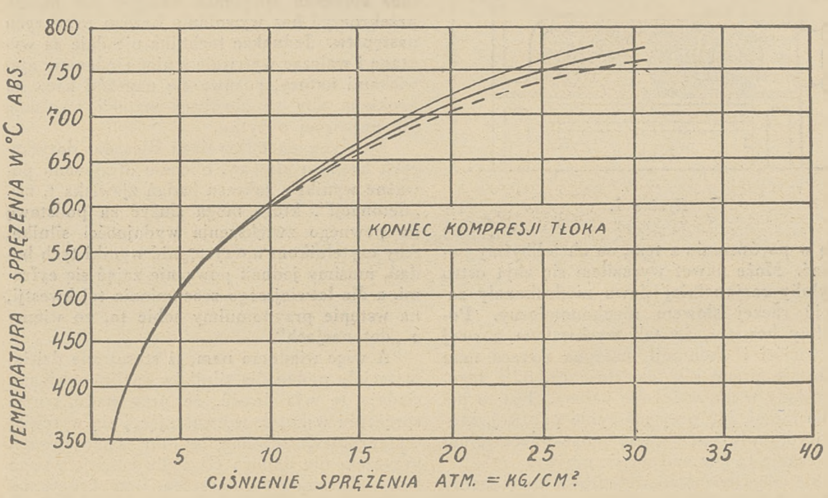
Rycina 3.

znacznie. Jeżeli ciśnienie tej resztki mieszanki wynosi 30 atmosfer, w takim razie krytyczna temperatura 775 stopni Cel. spowoduje detonację.

Dla samozapłonu odgrywa poważną rolę szybkość mieszanki, czyli intensywność jej ruchu wirowego (turbulencja) w komorze spalinowej, podczas gdy kształt komory spalinowej — wbrew ogólnie przyjętemu zapatrywaniu — nie odgrywa żadnej roli, o ile chodzi o szybkość procesu spalania. Ruch wirowy mieszanki zależy w dużej mierze od szybkości wpustowej mieszanki i do pewnego stopnia zwiększa szybkość spalenia, ponieważ wskutek tego skraca się czas spalenia, wzrasta więc niebezpieczeństwo detonacji, gdyż zmniejsza się utrata ciepłoty przez promieniowanie. Z drugiej jednak strony przy szybkiem wirowaniu zwiększa się utrata ciepłoty mieszanki przy ścianach cylindra, tak, że przy przekroczeniu pewnej szybkości turbulencji, ruch ten działa ochładzająco na mieszankę, dzięki czemu niebezpieczeństwo detonacji znacznie się zmniejsza. Na tej zasadzie znajdziemy wytłumaczenie dla takiego zjawiska, że silnik stuka przy szybkości 30 km/godz., a nie stuka przy szybkości 60 km/godz.

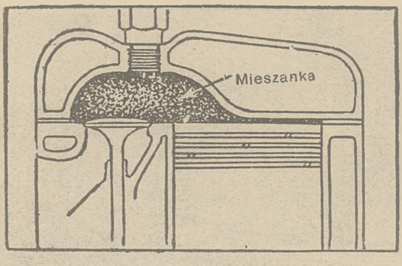
Ruch wirowy mieszanki w komorze spalinowej można przez odpowiednią konstrukcję głowicy odpowiednio powiększyć, uzyskując w ten sposób zwiększenie wydajności silnika. Objaśni nam to jak najlepiej rycina nr. 5. Widzimy tam 3 krzywe, z której górna uwidacznia wzrastanie temperatury mieszanki, oraz ciśnienia w silniku o stosunku sprężenia 5:1. Prawy koniec krzywy wyjaśnia, że spalenie jest już zupełnie ukończone, gdy ostatnia część mieszanki osiągnęła temperaturę 775 stopni Cel. przy ciśnieniu 28 atmosfer, które tem samem jest maksymalnem ciśnieniem spalania. Ta kombinacja ciśnienia i temperatury, jak to zaznaczyliśmy wyżej, nie jest wystarczająca, aby wywołać detonację, jakkolwiek jest ona bardzo zbliżona do tej granicy. Środkowa krzywa pochodzi z tego samego silnika, przy którym jednak zwiększono stosunek sprężenia na 5,5:1. Jest to ta sama krzywa, którą widzieliśmy już na ryc. nr. 3. Tutaj ciśnienie ostatniej cząstki mieszanki wynosi 31,8 atmosfer, przy temperaturze 785 stopni Cel. W tym wypadku mieszanka ta spowoduje detonację już przy 30 atmosferach i 775 stopniach Cel.

Przyjmijmy teraz, że przez odpowiednią konstrukcję głowicy uda nam się uzyskać pewne ochłodzenie ostatniej resztki mieszanki,



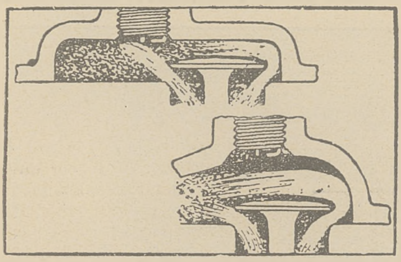
Rycina 5.

tak, że krzywa ciśnienia i temperatury nie będzie odpowiadała środkowej krzywej, na rycinie nr. 5, lecz dolnej krzywej (kreskowanej). W tym wypadku przy tem samem ciśnieniu maksymalnem, a więc 31,8 atmosfer, temperatura zmniejszyłaby się o 10 stopni, a więc na 770 stopni Cel., przyczem występowanie detonacji nie byłoby już możliwe.



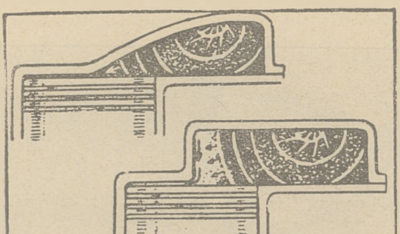
Rycina 6.

Z powyższych wywodów wynika jasno, dlaczego stukanie spotykamy przedewszystkiem u silników, których głowice zanieczyszczone są przez osad węglowy. Ponieważ węgiel jest złym przewodnikiem ciepła, więc też temperatura mieszanki wzrasta bardzo szybko, przekraczając wkrótce granice detonacji. (O ile rozżarzone części węglowe nie spowodowały samozapłonu już przedtem.)



Rycina 8.

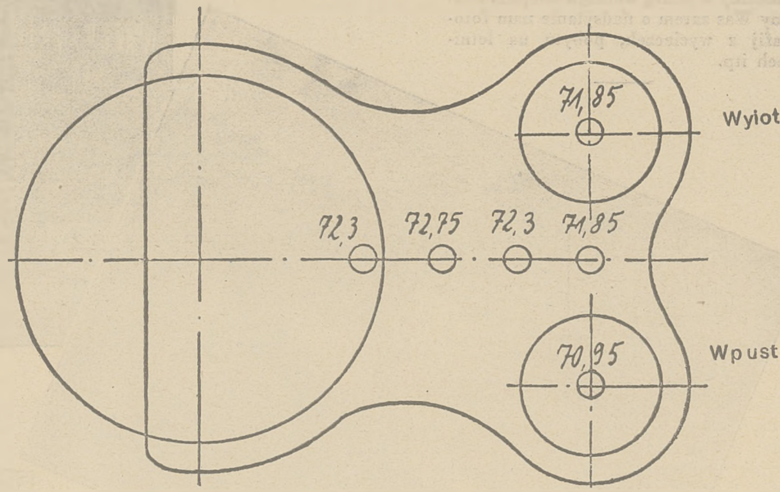
Omawiane wyżej drobne, lecz bardzo ważne ochłodzenie ostatniej cząstki nie spalonej jeszcze mieszanki można osięgnąć przez specjalne ukształtowanie głowicy cylindra, przez celowe umieszczenie świecy, przez zastosowanie tłoków z metali lekkich, lub też przez skuteczne chłodzenie wodą. Przy głowicy cylindra z komorą spalinową przesuniętą w stosunku do cylindra (głowica typu Ricardo) pod koniec suwu sprężenia około 5% ogólnej ilości mieszanki znajduje się w wąskiej przestrzeni



Rycina 9.

pomiędzy tłokiem i głowicą (ryc. nr. 6). Po rozpoczęciu procesu spalania i w trakcie jego postępowania wzmaga się ciśnienie i przy rozpoczynającym się ruchu tłoka wdół w przestrzeń tę wyciska się 10—15% mieszanki, chłodząc się skutecznie przez ścisły kontakt z tłokiem i głowicą.

O ile chodzi o umieszczenie świecy pod względem maksymalnej wydajności, to przyjmuje się ogólnie, że najkorzystniejsze jest umieszczenie jej w środku komory spalinowej. Jednakże doświadczenia wykazały, że położenie świecy poza środkiem komory spalinowej nie powoduje znaczniejszej utraty, jak to wynika z ryc. nr. 7, w której wyznaczono wydajność danego silnika przy różnem umieszczeniu świecy. Zagadnienie racjonalnego umieszczenia świecy staje się natomiast ważne z punktu widzenia niebezpieczeństwa detonacji, gdyż zależy ono od temperatury ostatniej resztki mającej być spalonej mieszanki. Tak więc świece należy umieścić w ten sposób, aby



Rycina 7.

ostatnia ta resztka nie znajdowała się np. nad zaworem wydechowym, lecz możliwie blisko przy względnie chłodnej przestrzeni pomiędzy tłokiem i głowicą cylindra. Poza tem świeca powinna być tak umieszczona, aby była skutecznie chłodzona przez prąd świeżej mieszanki wpadającej przez zawór wpustowy. Taką korzystną konstrukcję widzimy na rycinie nr. 8 podczas gdy rycina nr. 6 przedstawia kształt komory spalinowej i umieszczenie świecy tego rodzaju, że nikły tylko strumień gazu przepływa obok świecy, powodując nieregularną pracę silnika, przy wolnych obrotach oraz wysadzanie przy większej szybkości.

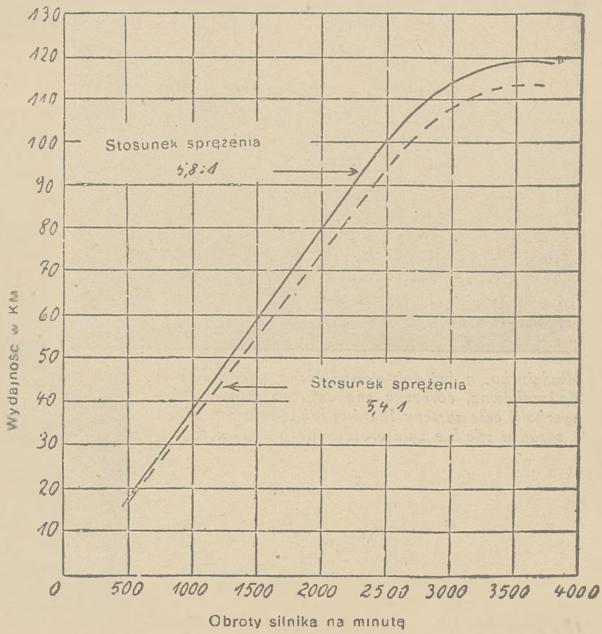
Sklepiona komora spalinowa na rycinie nr. 9 jest typową komorą spalinową silników, które przy napędzaniu benzyną i przy stosunku sprężenia 5,5:1 skłonne są do samozapłonu. Krzywa ciśnienia i temperatury silników z taką głowicą odpowiada środkowej krzywej na rycinie nr. 5. Przy konstrukcji głowicy — komory spalinowej na wzór ryciny nr. 9 możemy natomiast osiągnąć następujące wyniki:

Ostatnia resztka mającej być spalonej mieszanki zostanie przez ciśnienie spalonych, względnie palących się gazów przyparta do względnie wielkiej płaszczyzny i wreszcie wepchnięta w przestrzeń pomiędzy tłok i głowicę cylindra. W ten sposób uzyska się ochłodzenie tej resztki mieszanki o conajmniej 10 stopni Cel., tak, że krzywa ciśnienia i temperatury będzie odpowiadała dolnej krzywej na rycinie nr. 5, dzięki czemu mimo stosunku sprężenia 5,5:1 unika się niebezpieczeństwa detonacji, względnie samozapłonu.

Niewielkie to zwiększenie stosunku sprężenia wydawałoby się napozór niezbyt ważne, aby usprawiedliwić ewentualną zmianę głowicy w silniku dotychczas sprawnie działającym. Jak wielki jednak jest wpływ najdrobniejszego zwiększenia stosunku sprężenia na wydajność silnika, wynika z ryc. nr. 10. Widzimy tam dwie krzywe z tego samego silnika, z których dolna wykazuje wydajność silnika 114 KM., przy stosunku sprężenia 5,4:1. Drobne napozór zwiększenie stosunku sprężenia na 5,8:1 wykazało zwiększenie wydajności o 5 KM, przyczem przy uwzględnieniu wyżej wymienionych wskazań konstrukcyjnych, uniknięto zupełnie niebezpieczeństwa samozapłonu.

W praktyce przedstawiałoby się to jako oszczędność przeszło 4% w kosztach materjałów pędnych. Nie jest to wiele, a jednak jest to dużo, gdyż jest to dowodem, że nie stoimy na miejscu, i posuwamy się stale naprzód, zbliżając się wolno, lecz nieuchronnie ku idealnemu silnikowi przyszłości.

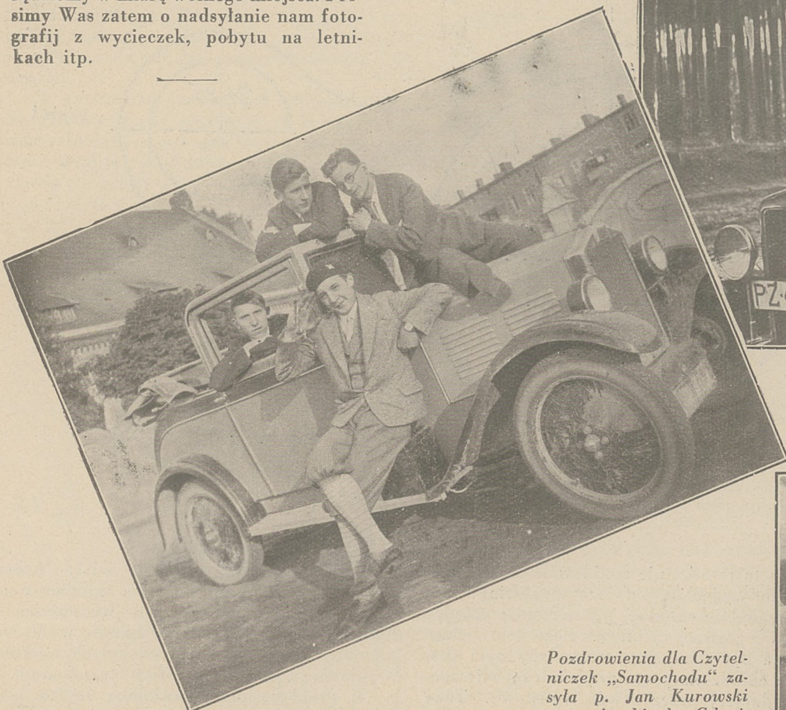
Inż. M. Piechocki.



Rycina 10.

Kącik naszych CZYTELNIKÓW

Drodzy Czytelnicy! Codziennie otrzymujemy po kilka fotografij ze wszystkich stron Polski, które zamieszczać będziemy w miarę wolnego miejsca. Prosimy Was zatem o nadsyłanie nam fotografij z wycieczek, pobytu na letnikach itp.





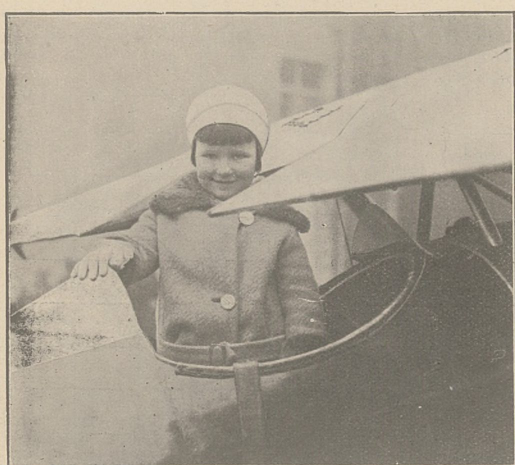
Oto wpływ lektury „Samochodu“! 9-cio letni Stefek i 11-letni Bronek Brykczyńscy nabrali takiego zamiłowania do sportu motorowego, że próbują już zastąpić swego tatusia przy sterze, narazie ... podczas postoju.

Pozdrowienia dla Czytelniczek „Samochodu“ zasyła p. Jan Kurowski z wycieczki do Gdyni. Prawda, że sympatyczny?

* * *



(Po prawej:) Pan Matuszewski — junior z Bydgoszczy zdradza również wielkie zamiłowanie do automobilizmu! Przy sterze tatusiowej maszyny czuje się on jak ryba w wodzie, albo jak Ripper w swym Bugatti.



Młodziutka, a już tak sympatyczna panna Krysia Mańczakówna, córeczka znakomitego pilota, który wyszkolił całe zastępy Ikarów, już w młodym wieku zdradza wielkie zainteresowanie dla lotnictwa.

* * *

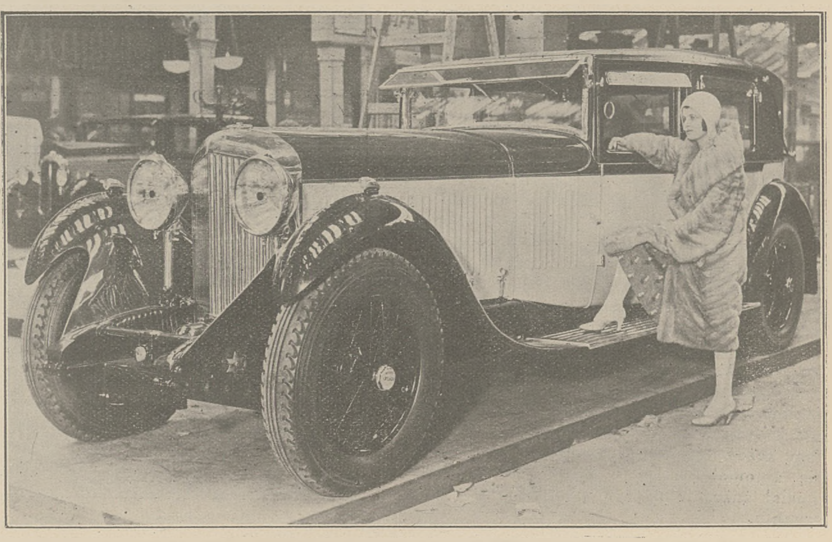
***(Po prawej:)** Miłe pozdrowienia z ostatnio odbytej **wycieczki** przesyła naszym Czytelnikom grono **sportsmanów** z „Unji“ poznańskiej.*



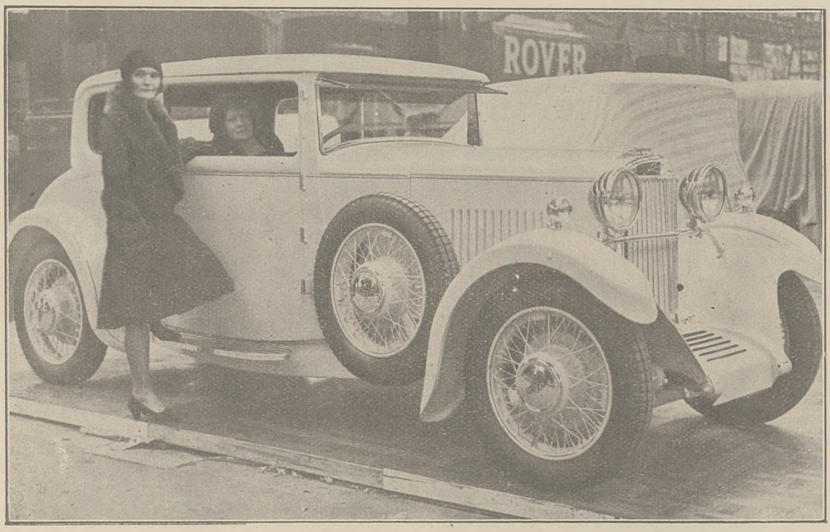
Olympia Show

Londyn (korespondencja własna). Tegoroczny automobilowy Salon londyński należy do najbardziej udanych. Przez dobudowanie specjalnego budynku w stylu nowoczesnym do i tak już olbrzymiego pałacu wystawowego Olympia, zyskano tyle miejsca, że prócz Salonu można było jednocześnie urządzić wystawę łodzi motorowych oraz garażnictwo. Nowy i stary budynek, każdy piękny w swoim rodzaju, nie zgadzają się jednak ze sobą. Nie przeszkadza to jednak Anglikom w tłumnem odwiedzaniu Wystawy.

Cały Salon nosi w roku bieżącym wyraźny charakter narodowy, w przeciwieństwie do dotychczasowych oraz do Salonu paryskiego, zamkniętego przed kilkoma dniami. Angielskie marki stanowią druzgocącą większość, co nie powinno nikogo dziwić, gdyż Anglja pobiera cło wwozowe od importu samochodów w wysokości aż 33 proc. Poza tem markom angielskim przyznano również najlepsze stoiska. Mimo to, spotykamy się tu z wieloma znajomymi z Paryża. Przeważnie są to marki francuskie i angielskie, które w całości przeniosły się ze swemi eksponatami na drugą stronę Kanału. Zaznaczyć należy, że marki francuskie i angielskie są też jedynemi, które konkurować mogą z angielskiemi w kategorji małych wózków popularnych, tak rozpowszechnionych w Anglji. Dopiero w najdroższych kategorjach wchodzą w rachubę jako konkurenci Austrja i Niemcy. Ciężko dyszący pod ciężarem depresji gospodarczej, angielski przemysł samochodowy, produkujący w 31 fabrykach przeszło 120 typów, których rynek brytyjski w żaden sposób pochłonąć nie może, wszelkiemi sposobami stara się rozwinąć możliwości eksportu pozadominjalnego.



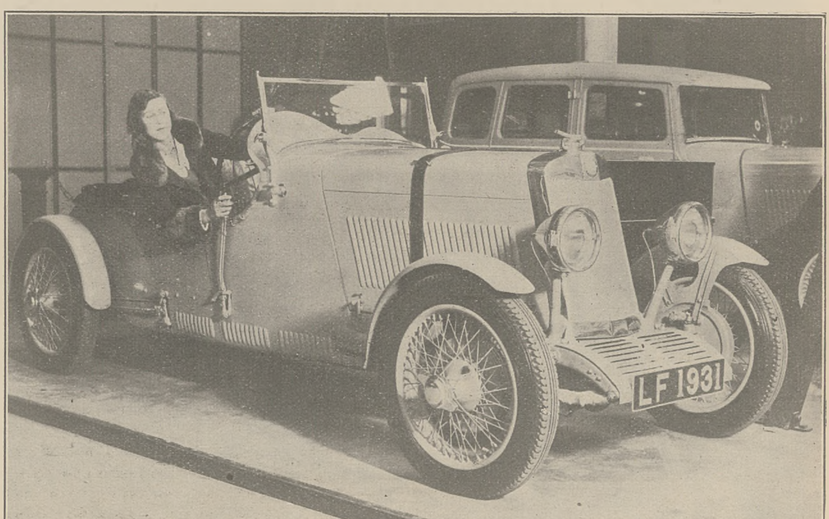
Ośmiolitrowa limuzyna Bentley, 10/30 KM.



Luksusowa limuzyna Sunbeam, 10/30 KM.

Technicznie nie przynosi Salon angielski niczego takiego, czegobyśmy już nie widzieli w Paryżu. Wszechwładne panowanie silnika sześciocylindrowego, nawet u wozów najmniejszych coraz większe rozpowszechnianie się ośmiocylindrówek, oto główne cechy tegorocznej Olympia-Show. Również dwunastocylindrówki nie są już rzadkością. Punkt ciężkości położono wyraźnie na drobne ulepszenia podwozia. Podobnie jak w Paryżu charakterystyczną cechą wystawy są ulepszenia mechanizmu napędowego. Przekładnie „specjalne“ z dwoma lub więcej bezszelestnemi biegami, które wkrótce już będą „normalnemi“, oddawna już cieszą się w Anglji wielkiem zainteresowaniem. „Clou“ Salonu stanowi płynowe koło rozpędowe konstrukcji Daimlera, które w zupełności zastępuje skrzynkę biegów i mechanizm sprzęgający. Ciekawą nowością techniczną jest planetarna skrzynka biegów, typu stosowanego niegdyś przez Forda, którą demonstruje luksusowa marka Armstrong- Sidely. Daje się ona uruchamiać zapomocą niewielkiej manetki przy kole sterowem. Trzecią sensacją w tej dziedzinie jest przekładnia typu Mercedes-Maybach, stosowana przy ostatnim

Pokaz tegoroczny wykazuje niebywałą dotąd zniżkę cen. Daje się to szczególnie zauważyć w kategorjach samochodów najmniejszych i średnich, choć na nasze, kontynentalne stosunki ceny te są mimo wszystko bardzo wysokie. Jeśli mimo to uważać je trzeba na rynku angielskim za prawie zupełnie bezkonkurencyjne, to przypisać to trzeba wpływowi wspomnianego już wyżej cła ochronnego. W Anglji cieszą się małe wózki wielkiem wzięciem. co tłumaczy się sportowem nastawieniem się Anglika, który nadewszystko przekłada życie na wolnem powietrzu i możliwości week-end'owego odpoczynku.



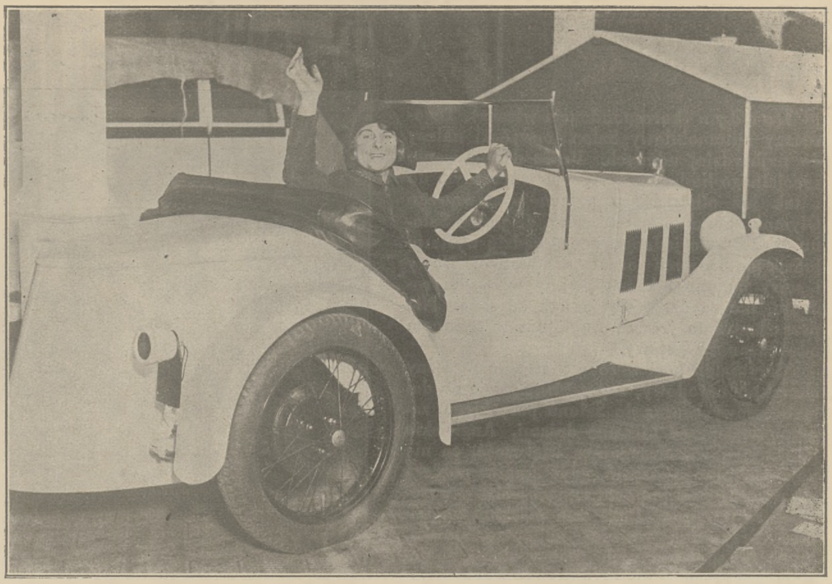
Sportowy samochodzik Lea-Francis, 12 KM.

ośmiocylindrowym modelu Mercedes-Benz, znanym już naszym czytelnikom z opisu Salonu paryskiego.

Najwięcej nowości daje się zauważyć w dziedzinie karoseryj. Najbardziej rozpowszechnionym typem nadwozia w Anglji jest t. zw. Sport-Salon. Jest to limuzyna o pochylonych ścianach bocznych i tylnej, która w oczach kontynentalnego automobilisty, przywykłego do pięknolinijnych kreacyj europejskich czy amerykańskich wygląda wręcz nieforemnie, jakkolwiek ma ona swoje niewątpliwe i poważne zalety techniczne.

WAnglji tandetnych karoseryj nie robi się zupełnie, nawet najtańsze maleńkie samochodziki wyposażone są w luksusowe i komfortowe nadwozia, co niewątpliwie wpływa na wysoką ich cenę. Największą sensację w tej dziedzinie stanowi oczywiście „samochód przyszłości", konstrukcji Burneya, ogólnie podziwiany, lub krytykowany, któremu poświęciliśmy w swoim czasie oddzielny artykuł.

Charakterystyczną cechą tegorocznej Olympia Show była frekwencja publiczności, znacznie mniejsza, niż w latach ubiegłych. Oczywiście, każdy mieszkaniec Londynu, interesujący się automobilizmem wystawę zwiedził, lecz zmalał znacznie napływ publiczności z kontynentu.



Sportowy samochodzik Wolseley-Hornet, 10/30 KM.

NA WIDNOKRĘGU AUTOMOBILISTY

WYPADKI SAMOCHODOWE

PŁOCK. (Katastrofa samochodowa.) W ub. piątek, około godziny 7 min. 30, na 4-ym kilometrze od Drobina, na szosie gdańskiej, wydarzyła się katastrofa samochodowa. Samochodem osobowym, wojskowym jechali z Warszawy na rozprawę sądową do Grudziądza: Jan Tatara, ppłk., szef wydziału II sztabu generalnego i por. Zaćwilichowski Stanisław, radca ministerjalny w Min. Spraw Zagranicznych.

Wskutek nadmiernie szybkiej jazdy, samochód zarzucił na wirażu i wywrócił się, przygniatając ciężarem wspomnianych oficerów, oraz kierowcę Zawistowskiego. Okoliczni mieszkańcy rzucili się na ratunek, przewożąc wszystkie ofiary katastrofy do Drobina. W drodze ppłk. Tatara — zmarł, następnego dnia również i por. Zaćwilichowski; kierowca znajduje się pod opieką lekarską.

Na miejsce przybyły władze policyjne i wojskowe, które wszczęły dochodzenie.

Na miejsce wypadku przyjechał prokurator sądu okręgowego z Płocka.

RADOM. (Samochód wpada do rzeki.) W sobotę o godzinie 15,30 samochód ciężarowy, prowadzony przez kierowcę Antoniego Jabłońskiego, na szosie w pobliżu Jedlińska spadł z mostu do rzeki. Szofer Jabłoński oraz trzech pasażerów, jadących samochodem, poniosło śmierć na miejscu.

Jeszcze echa tragicznego wypadku na szosie śremskiej

Od p. starosty pow. śremskiego otrzymujemy w związku z notatką naszą w nr. 2 z 15. 10. 30 o tragicznym wypadku samochodowym, w którym zginęli śp. burmistrzowie Scholl i Neumann. P. starosta pisze nam:

W podanym artykule podaje autor jako przypuszczalne przyczyny wypadku poza silnym deszczem 1) brak znaków ostrzegawczych, 2) wadliwy i niesłychanie niebezpieczny profil krzywizny, uniemożliwiający prawidłowe jej przejeżdżanie nawet przy suchej nawierzchni, 3) piaszczysta nawierzchnia po zewnętrznej stronie krzywizny.

Ponieważ wyrażenie takiej opinji równa się posądzeniu Zarządu Drogowego powiatu śremskiego o niedbalstwo, podaję w myśl zasady, andiatur et altera part, wynik dotychczasowego śledztwa przeprowadzonego z ramienia Wydziału Powiatowego w Śremie.

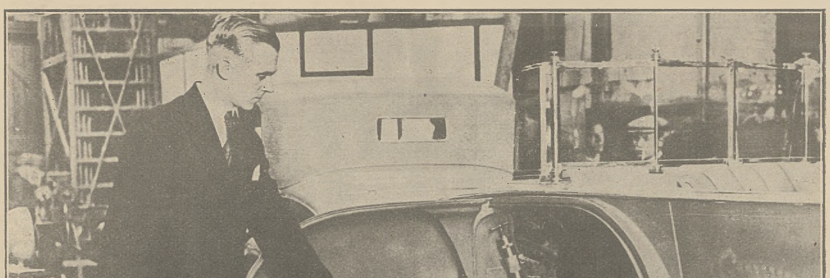
1) W krytycznem miejscu niema żadnych budynków ani drzew, któreby zasłaniały łagodny skręt wynoszący tylko około 120 stopni. Ustawienie znaków ostrzegawczych było zatem zbędne.

2) Nawierzchnia szosy była przed 3-ma laty świeżo nałożoną i posiada profil normalnie używany na naszych szosach, a kamienie i drzewa przydrożne były malowane, choć przez deszcz farba częściowo było spłókaną.

Dalej pismo podaje punkt widzenia starostwa na kwestję zawinienia. Momenty te narazie pomijamy.

Co do kwestji poruszonej, to po zbadaniu umieszczonej przez nas notatki czujemy się w obowiązku uzupełnić ją dalszemi uwagami, aby zapobiec nieporozumieniom. Nie było bowiem naszym zamiarem oskarżać zarząd drogowy o jakiekolwiek zaniedbanie obowiązujących przepisów

Jeżeli bowiem stwierdziliśmy, że jedną z przyczyn wypadku było nieoznakowanie drogi, to nie wchodziliśmy w kwestję, czy zarząd drogowy miał obowiązek drogę oznakować, czy nie, lecz stwierdzaliśmy tylko, iż nie byłoby wypadku, gdyby przed krzywizną był znak, w myśl prawnych zasad stwierdzania przyczynowości (causa efficiens). Również stwierdzenie wadliwego profilu szosy na krzywiźnie nie jest zarzutem pod adresem budownictwa drogowego, gdyż krzywizna jest budowana według tych samych zasad, jak wszystkie inne krzywizny w danym obwodzie, jednak dzięki innym okolicznościom (spad, zewnętrzna latówka, zużycie) jest szczególnie niebezpieczna. Stwierdzenie tych okoliczności **nie** jest równoznaczne z oskarżeniem zarządu drogowego, lecz jest tylko i wyłącznie stwierdzeniem okoliczności istotnych dla oceny czy wypadek był według pojęć prawnych „nieuchronnym" i czy kierowca ze swej strony zastosował wszelką w danych warunkach wskazaną staranność. (pz)



Oryginalny schowek dla kół zapasowych i akcesoryj w bocznej ścianie Rolls-Royce'a.

Zamachy na samochody w Wielkopolsce

Na szosie Smolary — Ochodza, w powiecie żnińskim, niewykryci dotychczas sprawcy dokonali zamachu na przejeżdżające samochody. Na przestrzeni jednego kilometra zabarykadowali szosę trzema ściętemi sosnami i jednym słupem telegraficznym. Na szczęście przeszkodę na czas zauważono i usunięto.

Tej samej nocy na terenie powiatu mogileńskiego Tarnówko — Granowo ścięto dwa słupy i przerwano przewody. W obu wypadkach przygotowano zamachy w celu dokonania rabunku.

Z KRAJU

Wyścig motocyklowy na stadjonie Legji.

Na stadjonie Legji na przerwie meczu Polska — Łotwa rozegrano wyścig motocyklowy na 3 km, w którym zwyciężył pewnie Frankowski 1:42,1 (szybkość 101 klm na godzinę) przed Duszewiczem i Ciechanowskim.

Radjowy rajd motocyklowy.

W niedzielę odbył się w Warszawie pierwszy w Polsce rajd motocyklowy, kierowany przez radjostację. Wystartowało 46 maszyn, podzielonych na 5 grup, przyczem każda grupa była wyposażona w radjoodbiornik, zapomocą którego otrzymywała z rozgłośni marszrutę. Jazda była niesłychanie ciężka z powodu śliskiej szosy.

Zwyciężyła grupa Kestenberga bez punktu karnego, 2) grupa Millera 23 pkt., 3) grupa Buckleva 25 pkt., 4) grupa Menzla. Grupa Schoenboerna nie została sklasyfikowana, ponieważ rozerwała kopertę z wymienieniem trasy.

Po rajdzie odbyła się defilada przez miasto.

Znakowanie dróg

Ministerstwo Robót Publicznych postanowiło, aby wszystkie większe drogi, posiadające znaczenie dla samochodowego ruchu turystycznego, były oznaczane na słupach numerami. Na mapie Polski wyznaczono takich dróg 17. Wszystkie koncentrują się przy kolumnie Zygmunta w Warszawie. Wszystkie boczne otrzymują również numerację, na bocznicach oznaczany jest nietylko numer tej drogi, lecz również głównej arterji komunikacyjnej, do której droga ta prowadzi.

Na mapach turystycznych oznaczane będą numery drogi.

Ministerstwo Robót Publicznych wskazało ciężką sytuację, wobec której zamierzona reforma nie może być przeprowadzona odrazu. Znakowanie dróg ma się odbywać stopniowo.

Sygnał dla regulacji ruchu w stolicy

Po naprawie ponownie ustawiono przy zbiegu Marszałkowskiej i alei Jerozolimskich wieżycę dla policjanta, regulującego ruch zapomocą sygnalizacji świetlnej i dźwiękowej.

Przeróbka polegała na tem, że wieżyca była wykonana z blachy, wobec czego policjant, regulujący ruch, nie był dostatecznie chroniony przed wpływami atmosferycznemi. Obecnie wykonano izolację wieżycy. Zimą będzie ona ogrzewana elektrycznością, latem zaś działać będą wentylatory elektryczne.

Taksometry w stolicy.

Właściciele dorożek samochodowych liczyli, że na jesieni, jak corocznie, frekwencja pasażerów znacznie wzrośnie (do 50 proc.). Ostatnio przeciętny dzienny wpływ dorożek samochodowych wynosił 30 zł.

Nadzieje te zawiodły, gdyż wpływy nie zwiększyły się, mają tendencję zniżkową, między in. z powodu pięknej pogody.

Touring-Klub wydaje tryptyki

Po całorocznych staraniach, polski „Touring-klub" otrzymał z ministerstwa skarbu zawiadomienie, na którego podstawie będzie mógł od 1-go stycznia 1931 r. wydawać t. zw. tryptyki automobilowe. Przywilej ten jest zrealizowaniem postulatów, wysuwanych od kilku lat na dorocznych zjazdach „Alliance internationale de tourisme", na których pod adresem polskiego Touring-klubu wysuwano zarzuty z powodu braku prawa wydawania tryptyków i uchwalano corocznie postulaty pod adresem rządu polskiego, aby prawo to polskiemu Touring-klubowi było przyznane.

Autobusy w Warszawie

Ministerstwo Robót Publicznych, w porozumieniu z ministerstwem spraw wewnętrznych, wystosowało do magistratu m. stoł. Warszawy pismo, w którem zwraca uwagę na konieczność:

1) zaopatrzenia w przyszłości autobusów miejskich oprócz istniejących tylnych drzwi wejściowych, w przednie drzwi wyjściowe, żądanie to dotyczy autobusów, które będą w przyszłości zamówione;

2) usunięcia zgrzytu hamulców autobusów miejskich, co obecnie jest już prawie osiągnięte po dokonaniu poważnych przeróbek przez warsztaty autobusowe;

3) usunięcia duszącego zapachu spalin, na podstawie prób po zastosowaniu mieszanek, spodziewane jest usunięcie tego zapachu;

4) ograniczyć używanie przeraźliwych sygnałów przez autobusy, wreszcie

5) ograniczyć szybkość autobusów, zwłaszcza na skrzyżowaniach i skrętach (między innemi przy zbiegu Jasnej i Kredytowej, Brackiej i Nowogrodzkiej i t. d.).

Dyrekcja autobusów porozumiewa się z Komisarjatem Rządu celem wspólnego ustalenia norm szybkości, które gwarantowałyby bezpieczeństwo publiczne i nie podważały podstaw handlowych eksploatacji autobusów. (p)

Wrocław — Poznań — Łódź — Warszawa

Jedno z przedsiębiorstw komunikacyjnych zamierza wprowadzić bezpośrednią komunikację autobusową na trasie Wrocław — Poznań — Łódź — Warszawa. W tych dniach na ulicach Łodzi ukazał się jeden z autobusów, który kursować ma na tej pierwszej międzynarodowej linji autobusowej. (p)

Kombinowane bilety tramwajowo - autobusowe

W magistracie warszawskim wysuwany jest projekt wprowadzenia kombinowanych biletów tramwajowo-autobusowych, umożliwiających przesiadanie z tramwajów na autobusy i odwrotnie.

Sposób na złodziei samochodów

W urzędzie patentowym opatentowano niedawno praktyczny wynalazek p. Szymona Czecha z Działdowa, mogący mieć duże zastosowanie w samochodach, rowerach, łodziach motorowych i innych środkach mechanicznej lokomocji.

Wynalazek polega na unieruchomieniu kierownicy, wskutek czego dany środek lokomocji zabezpieczony jest przed kradzieżą.

Przyrząd powodujący unieruchomienie, opatrzony jest zamkiem, którego nie można otworzyć bez specjalnego klucza. (p)

Próbna budowa dróg betonowych.

Jak wiadomo, przemysł cementowy, równolegle do akcji budowy domów mieszkalnych wszczął akcję budowy dróg betonowych.

Obecnie wykańczane są odcinki próbne, które mają być wzorowemi odcinkami takich dróg. Roboty poprzedzono licznemi i szczegółowemi badaniami nad stanem budowy takich dróg zagranicą.

M. in. wykończony będzie już w dniach najbliższych odcinek betonowy na jednej z dróg pod Warszawą, a także pod Lwowem.

Wypada jeszcze nadmienić, że konsorcjum koncesji autobusowej zwróciło się do Ministerstwa Robót Publicznych z ofertą wyasfaltowania szosy z Warszawy do Radomia wzamian za udzielenie mu wyłączności eksploatacji tej linji. Podobnych koncesyj wpłynęło kilka z propozycją uregulowania różnych odcinków dróg w całym kraju na tych samych warunkach. Ponieważ nieuregulowane przepisy ustawy autobusowej nie dopuszczają monopolu eksploatacyjnego, narazie wspomniane oferty nie są realne.

Autobusy a koleje wąskotorowe.

Zamknięcie rachunkowe państwowych kolei wąskotorowych za r. 1929/30, wykazało złotych 19.135.713 dochodów, a 20.943.220 wydatków. Niedobór powstał pod wpływem coraz silniejszej konkurencji autobusów, które w wielu miejscowościach silnie uszczupliły kolejom przewozy. Preliminarz eksploatacji państwowych kolei wąskotorowych na r. 1931/32 przewiduje 21.883.000 zł. na dochody, oraz 21.619.000 zł. na wydatki.

Organizacja handlu oponami

Uregulowanie handlu oponami stanowi w dalszym ciągu przedmiot żywej dyskusji w kołach kupiectwa samochodowego i wśród jeneralnych przedstawicieli opon (importerów). Podkreśla się powszechnie, że okres najbliższych kilku miesięcy w związku z martwym sezonem najlepiej się nadaje dla opracowania zasad organizacji i wcielenia jej w życie. Zwykle w podobnych wypadkach inicjatywa zawierania odpowiednich porozumień i przeprowadzania akcji uzdrowienia cen wychodzi od przemysłowców. W Polsce właściwie nie mamy przemysłu opon samochodowych. Nie można bowiem za taki uważać poznańskiej fabryki „Stomil", której na rynku zupełnie jeszcze nie widać. Natomiast reprezentują przemysł w Polsce importerzy, t. zw. generalni przedstawiciele, t. j. 18 firm.

Większość z nich stoi na stanowisku, że punktem wyjścia całej organizacji muszą być kupcy, którzy, zrzeszywszy się w odpowiedniej organizacji, zbiorowo i jednolicie wystąpią wobec importerów. Zwolennicy tej koncepcji, którym właściwie mówiąc, bezpośrednio nie zależy dla różnych względów na zorganizowaniu rynku, reprezentują pogląd, że importer (w danym wypadku zastępujący przemysłowca) nie może być żandarmem organizującym kupców. Firmy te zasadniczo stoją na stanowisku usunięcia nieuczciwej konkurencji i uregulowania handlu, jak to ma miejsce we Francji, Niemczech i Szwajcarji. Wskazują one kupcom na przykład wielkich mas robotniczych, które same organizują się, tworząc potężne związki zawodowe, liczące dziesiątki i setki tysięcy członków. We Francji zorganizowanych jest 18 000



Uczestnicy „Pościgu za lisem", zorganizowanego w ubiegłą niedzielę przez Automobilklub Wielkopolski, w pałacu pana konsula Daniela Kęszyckiego w Błociszewie.

sprzedawców opon, z których 7—8 000 sprzedaje bardzo małe ilości, po kilka opon rocznie, a jednak są zarejestrowane. Niezarejestrowany kupiec towaru nie otrzymuje. Dla przeciwdziałania nielojalnej konkurencji wprowadzony jest system częściowego wypłacania prowizji sprzedawcy, resztę zaś rozdziela się w końcu roku wszystkim sprzedawcom według klucza procentowego, opartego na obrocie, dokonanym przez nich w poprzednim roku. Jeśli sprzedawca w ciągu roku coś zawinił, należna mu dodatkowa prowizja wpłacana jest do kasy związku. System ten, zdaniem tych firm, możnaby z powodzeniem zastosować i w Polsce, co powstrzymałoby kupców od forsowania obrotu kosztem cen i ze szkodą dla innych kupców. Jednakże kupiec w Polsce w gorszej znajduje się sytuacji, niż francuski. Mimo pozornie wielkiej ilości sprzedawców we Francji średnia na jednego sprzedawcę przy olbrzymiej ilości 1,3 miljona samochodów w tem przodującem w automobiliźmie państwie daje 72 wozy. W Polsce tymczasem, jak już pisaliśmy, na jednego sprzedawcę przypada średnio obsługa 20 samochodów rocznie.

Zdaniem większości importerów, organizacja branży opon samochodowych zacząć się winna od kupców, którzy zrzeszyć muszą w swojej organizacji wszystkich sprzedawców w drodze specjalnego balotażu i wówczas wystąpić z propozycjami do importerów. Jako przykład możliwości takiego rozwiązania wskazują Kraków, gdzie sami kupcy między sobą stworzyli porozumienie, które od kilku lat działa zupełnie sprawnie, ku zupełnemu zadowoleniu zainteresowanych. Jeśli próba taka udała się na małym terenie, dlaczego przy pewnych wysiłkach nie możnaby jej było rozszerzyć na teren całej Polski, skoro wszyscy uznają wysoce aktualną tego konieczność — pytają importerzy.

Z ZAGRANICY

Drukarnia w samochodzie

W ostatnich czasach widywano w Anglji wszędzie, gdzie miały miejsce ważniejsze wydarzenia, samochód, należący do pisma codziennego „The Star". Samochód ten posiada instalację wzmacniającą, jak również prasę drukarską. Wiadomości zbierane po drodze, zostają podczas jazdy wydrukowane w aucie i zamieszczane w przeznaczonej na ten cel rubryce „Ostatnie wiadomości". W ten sposób gazeta może zawierać zawsze najaktualniejsze wiadomości. (p)

Międzynarodowy kongres drogowy w Waszyngtonie

W VI. międzynarodowym kongresie drogowym. który rozpoczął się 6. bm. w Waszyngtonie, brało udział 61 narodów, reprezentowanych przez 218 delegatów. Stany Zjednoczone Ameryki wysłały ni mniej, ni więcej jak 62, a południowej 45 delegatów. Kongres poprzedziła panamerykańska konferencja drogowa.

Na liście odczytów znajdowały się takie problemy, jak: garaże i parkingi, regulacja ruchu w wielkich miastach i na przedmieściach, oraz finansowanie sieci drogowych dla samochodów. Następnego dnia odwiedzili wszyscy delegaci Mont Vernon, ażeby się przyjrzeć pracom przy bulwardzie Memorial, na budowę którego Stany przeznaczyły 20 miljonów dolarów. Kongres zakończony został wycieczką do Indianapolis, znanego ze swego świetnego toru wyścigowego. Na wymienionym kongresie reprezentowana była Polska przez dwóch delegatów. Na cześć delegatów odbyło się przyjęcie u prezydenta Hoovera w Białym Domu.

Autodrom w Monza.

Niema chyba sportu niebezpieczniejszego nad automobilizm. Przy szalonych szybkościach idących w 200 i 300 klm. na godzinę, jeden niepewny ruch, jeden opóźniony o mgnienie refleks, powodują niechybną śmierć. Jedna sekunda przedstawia przecież 50—60 i więcej metrów. Zdawałoby się więc, że takie igranie z niebezpieczeństwem jest nieracjonalne i że należałoby czemprędzej skasować i zabronić opętańczych harców żelaznych potworów, dostarczających widzom emocyj, niekoniecznie zdrowych. A jednak wyścigi samochodowe są potrzebne? Bo dzięki nim, dzięki rywalizacji, postępuje naprzód technika i ulepszają się warunki normalnej lokomocji. A wszędzie i we wszystkiem — każdy krok naprzód okupić musi ofiara. Nie trzeba więc ubolewać, że powstaje coraz więcej i coraz wspanialszych torów, pozwalających asom kierownicy rozwijać wobec dziesiątków tysięcy widzów niesłychane szybkości. Chodzi tylko o to, by zredukować do minimum ryzyko. Oczywiście w pierwszym rzędzie chodzi tu o publiczność. Autodrom w Monza kwestję tę rozwiązuje stanowczo. Wzdłuż toru biegnie wysoki mur, za nim jest głęboki i szeroki rów, potem jeszcze parkan. Nieudatny manewr kierowcy na nim jednym może się tylko zemścić; bo z jakąby szaleńczą szybkością nie pędziła jego maszyna, nie zdoła jednak przedostać się przez te przeszkody i siać śmierć wśród niewinnych gapiów. Lecz w głębokim rowie Monzy znalazło swój koniec wielu śmiałków, skuszonych przez demona Ruchu. (p)

Cierpliwy szofer.

Już i automobilizm ma swoje legendy i ciekawe zdarzenia. Oto jedna z nich. Rzecz działa się w Bombaju, w Indjach. Said Abdul Hafis, właściciel taksówki nr. 18, obwoził pewnego dnia po mieście jakiegoś bogatego Amerykanina, który, nieznając Bombayu, chciał obejrzeć go dokładnie, o ile jest możliwie z takiego punktu obserwacyjnego jak taksówka. Po przejażdżce taksówka zawróciła do portu, a Amerykanin wysiadając oświadczył szoferowi, że mu zaraz przyśle należność przez stewarda okrętowego. Zaledwie ów Amerykanin wsiadł na statek, gdy zaryczała syrena i parowiec ruszył w drogę. Rzecz naturalna, że steward nie mógł już zdążyć, by uiścić dług pasażera. Abdul Hafis czekał jednak cierpliwie. Mijały dni za dniami, tygodnie za tygodniami, a szofer hinduski z iście greckim stoicyzmem, nie zamykając licznika, codziennie trwał na posterunku w porcie. Wszyscy szoferzy, koledzy Hindusa wyśmiewali się z niego ale Hafis powtarzał niewzruszenie: sahib obiecał zapłacić, więc napewno zapłaci. Sprawa doszła wreszcie do wiadomości policji i ta ogłosiła o całym wypadku i wierze szofera. Minęło pół roku. Amerykanin przeczytał pewnego dnia w gazecie, która mu wpadła do ręki w restauracji o stoicyźmie swojego szofera i wysłał natychmiast telegraficzną drogą do konsulatu amerykańskiego czek na sumę, która o wiele przewyższała należność, gdyż Said Abdul Hafis kupił sobie za otrzymane pieniądze 2 nowe taksówki i kolonję z willą. Dziś śmieje się on ze swoich kolegów. (p)

Z LOTNICTWA

Wielki samolot pocztowy siadł na pustyni.

Z Bagdadu donoszą, że wielki samolot pocztowy, lecący z Indyj miał przymusowe lądowanie w piątek ubiegły na piaskach wielkiej pustyni arabskiej. Inny samolot, wysłany na pomoc, nie zdołał znaleźć zaginionego statku i musiał wskutek złych warunków atmosferycznych, osiąść w pustyni.

Samolot podał wiadomość o tem przez radjo do Bagdadu, skąd wyruszyła eskadra Królewskiej Floty Powietrznej, która znalazła oba aparaty i udzieliła im pomocy. Po kilku godzinach wszystkie samoloty ruszyły w porządku do miejsc swych przeznaczeń.

Lotnictwo komunikacyjne w Anglji

Marszałek lotnictwa angielskiego, sir Softon Branckier, wygłosił na zebraniu Towarzystwa Przyjaciół Żeglugi Powietrznej ciekawe przemówienie, w którem podał do wiadomości, że przy zamknięciu półrocza ubiegłego (30 czerwca 1930 r.) angielskie linje komunikacji powietrznej obsługiwane regularnie, wynoszą ogólnie przeszło 35.000 klm. dług. Pod tym względem imperjum Brytyjskie ustępuje w tej chwili tylko Stanom Zjednoczonym.

Podkreślając słowo: w tej chwili — mówca dodał, że prawdopodobnie już w końcu roku bieżącego linje lotnicze angielskie będą znacznie dłuższe, dzięki przedewszystkiem przedłużeniu linji lotniczej Anglja — Indje do Australji. Z wiosną roku przyszłego wykończona będzie budowa lotniska na wielkim obszarze od jeziora Victorji w Afryce, ku południowi, aż do Capetownu, na samem południu Afryki południowej. W ten sposób samoloty komunikacyjne połączą Kair w Egipcie z miastami Związku południowo-afrykańskiego. Jak wiadomo, połączenie Egiptu z Anglją drogą powietrzną utrzymywane jest oddawna. W ciągu roku bieżącego wykończona będzie budowa lotniska wzdłuż Nilu w Afryce północno-wschodniej aż do Wielkich Jezior w Afryce środkowego wschodu. Rok przyszły przyniesie wydłużenie linij angielskiej komunikacji samolotowej, równające się łącznie z linjami już istniejącemi, długości przeszło 40.000 klm., a więc równej długości obwodu kuli ziemskiej. W przyszłości i ta długość będzie przekroczona z chwilą, gdy, prawdopodobnie, sterowce angielskie zaczną latać regularnie nad Atlantykiem, z Anglji do Kanady.

Komunikat Automobilklubu Wielkopolski

1. *Zamknięcie szosy.* Powiatowy Zarząd Drogowy w Poznaniu przystępuje do uruchomienia robót około odnowienia powłoki tłuczniowej na drodze wojewódzkiej Poznań — Rogoźno nr. 1 w odcinku Czerwonak. Wykonanie odnośnych prac przypuszczalnie trwać będzie od 28 października do 20 listopada 1930 r.

W związku z tem, ruch kołowy na wspomnianej przestrzeni musi w podanym wyżej czasokresie odbywać się na latówce, — będzie więc nieco utrudniony.

2. *Jazda za lisem.* W niedzielę, dnia 26 października br. odbyła się tradycyjna „Jazda za lisem", jako zamknięcie sezonu sportowego A. W. W Jeździe wzięło udział 21 samochodów, a mianowicie: Perkowski Adam (Mercedes), Bittner Feliks (O. M.), Czerwiński Teofil (Tatra), Łyszczyński Jan (Ceirano), Weigt Jan (Ford), por. Liebek Henryk (Chevrolet), Glaser Albert (Fiat), Krótki Paweł (Tatra), Carst Guenter (Mercedes), Siciński Janusz (Steyr), Szymczak Bronisław (Overland Whippet), Duszyńska Aleksandra (Tatra), Skibiński Józef (Lancia), Kwiatkowski Antoni (Chenard Walker), Śliwińska Klementyna (Praga), Radomski Franciszek (Lancia), Linke Henryk (Stoewer), Falkowska Ojcumiła (Praga), Lund Henryk (Ford), baron Graeve Antoni (Chevrolet), Gierłowski Leonard (Oldsmobile), z tych siedem odnalazło kryjówkę lisa w przepisanym czasie. Nagrody przyznano: I. p. Duszyńskiej Aleksandrze na samochodzie Tatra, II. p. Szymczakowi Bronisławowi na samochodzie Overland Whippet, III. p. Linkemu Henrykowi na samochodzie „Stoever", IV. p. Glaserowi Albertowi na sam. „Fiat", V. p. baronowi Graeve'mu Antoniemu na sam. Chevrolet, VI. p. Perkowskiemu Adamowi na samochodzie Mercedes.

Jazda odbyła się w bardzo uciążliwych warunkach. Przez cały czas Jazdy padał rzęsisty deszcz, który w wielu wypadkach ślady lisa prawie że zatarł. Komandor Jazdy p. dyr. Głowiński wybrał bardzo umiejętnie trasę, która wiodła przez Miasteczko do Komandorji, szosą na Swarzędz do Paczkowa, następnie przez Siekierki, Klony do Środy w kierunku na Nowemiasto do Książa. Należy z całem uznaniem podnieść, że mimo trudnych warunków terenowych i atmosferycznych wszyscy zgłoszeni zawodnicy stanęli na starcie i podjęli się tego trudnego zadania. Świadczy to o bardzo wysokiem wyrobieniu sportowem uczestników Jazdy.

Po ukończonej imprezie udali się uczestnicy do majętności Błociszewo pod Śremem, gdzie z staropolską gościnnością podejmował wszystkich p. konsul Daniel Kęszycki, członek Komitetu A. W. Nagrody i plakiety pamiątkowe Jazdy za lisem wręczyła uczestnikom córka gospodarza p. Kęszycka. Chwile przebyte u p. konsula Kęszyckiego należą do najmilszych wspomnień w życiu klubowem. Z pełną wdzięcznością i uznaniem podnosimy życzliwość w stosunku do Klubu p. konsula Kęszyckiego i wyrażamy nasze najszczersze podziękowanie.

Komunikat

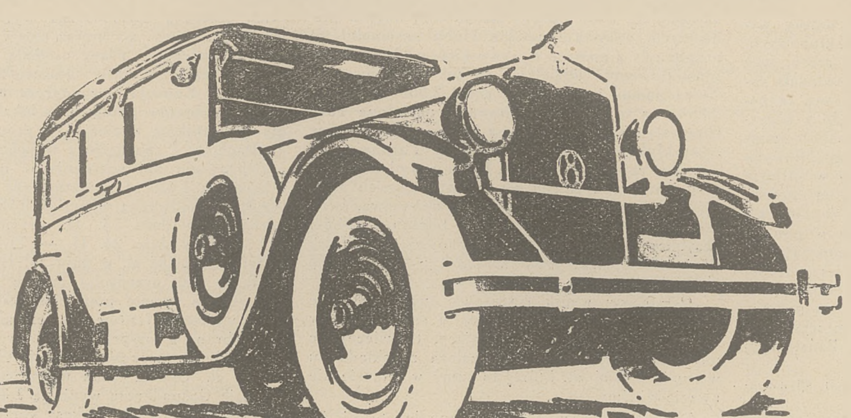
Zrzeszenia Związków Zawodowych Automobilistów Ziem Zachodnich R. P.

W niedzielę, dnia 2 listopada o godzinie 12-tej w południe odbędzie się w lokalu p. Gądkiewicza w Środzie, przy ulicy Dąbrowskiego nr. 10, zebranie plenarne filji „Środa".

Prosimy o przybycie na zebranie wszystkich członków jak i sympatyków. Na zebranie to przybędzie z referatem delegat z centrali z Poznania.

Odpowiedzi redakcji

P. Stefan Warakuta w Gniewkowie. O ile nam wiadomo, marka motocykla, który Pan wymienia, w Polsce nie jest reprezentowana. Zechce się Pan wobec tego zwrócić wprost do fabryki, która dane części Panu wyśle. Załatwienie sprawy w ten sposób będzie dla Pana korzystniejsze.



Walne zebranie Automobilklubu Wielkopolski

Zebranie to odbyło się w drugim terminie w sobotę dnia 25. ub. m. o godz. 17,30 w Bazarze przy udziale 120 uprawnionych do głosowania. Zebranie zagaił p. dr. Rola-Szadkowski i przewodniczył mu. Sprawozdanie z całorocznej działalności odczytał wiceprezes p. Głowiński. Podajemy je „in exenso", by zaznajomić z nim tych członków, którzy w zebraniu nie brali udziału.

Rok sprawozdawczy 1929/1930 nie przyniósł w życiu klubowem żadnych zasadniczych zmian. Silna depresja gospodarcza odbiła się również na działalności Klubu. Od niektórych zamierzeń musiano odstąpić względnie odłożyć na czas późniejszy, biorąc pod uwagę ciężkie położenie gospodarcze ogółu. W ujemny sposób wpłynęła depresja gospodarcza na uiszczenie składek członkowskich i w konsekwencji swej ograniczała w pewnej mierze swobodę działalności Klubu. Mimo to normalny bieg prac i działalność Klubu była w pełnej mierze podtrzymana, co świadczy o silnych i zdrowych jego podstawach.

Z spraw ogólnych nadmienić należy ostateczne załatwienie zatargu z powodu powstania Pomorskiego Automobilklubu w Bydgoszczy. Na życzenie A. P. i ze względu na dobro automobilizmu polskiego zgodzono się na podjęcie normalnych stosunków z Pomorskim Automobilklubem nie znosząc uchwał i postanowień w sprawie byłych członków A. W., którzy w utworzeniu Pomorskiego Automobilklubu brali wybitny udział.

Jak w latach ubiegłych tak i tego roku stosunek nasz do władz rozwijał się nadal i współpraca nasza z władzami oparta była na szeroko pojętej lojalności, a ze strony władz spotkaliśmy się zawsze z życzliwem odniesieniem się do naszych zamierzeń.

Życzliwe ustosunkowanie się władz wojskowych do Klubu umożliwiło nam, a w wielu wypadkach ułatwiło przeprowadzenie imprez sportowych oraz w ogólności pozwoliło Komisji Sportowej na wykonanie jej programu. Specjalnie życzliwie odnosiło się do prac klubowych Dowództwo i korpus oficerski 7 Dyonu Samochodowego oraz Dowództwo wojsk lotniczych. Na podkreślenie zasługuje również życzliwa współpraca z Aeroklubem Akademickim w Poznaniu w urządzaniu imprez sportowych.

Ze spraw wewnętrzno-klubowych należy wymienić nasze starania o zmianę lokali klubowych. Sprawie tej poświęciliśmy dość dużo czasu, lecz oglądane objekty jak i lokale nie odpowiadały celom klubowym. W ostatnim czasie sprawa ta pozwala mieć nadzieję, że zostanie rychło z korzyścią dla Klubu załatwiona. Pozatem Klub zainicjował akcję wśród organizacyj automobilowych jak i stowarzyszeń ubezpieczeniowych w sprawie bezpieczeństwa ruchu samochodowego na szosach. Przyczyną takiej akcji były zamachy bombowe i inne, które miały miejsce na szosach w pobliżu Poznania. Akcja nasza została uwieńczona pewnym skutkiem. Wyjaśniła bowiem zarządzenia władz bezpieczeństwa, spowodowała deklarację zainteresowanych organizacyj w udzieleniu pomocy władzom bezpieczeństwa oraz łącznym wysiłkiem pozwoli na zakup motocykli dla Pol. Państwowej do celów kontroli drogowej.

Władze klubowe pracowały w roku sprawozdawczym w następującym składzie:

prezes: p. Stanisław hr. Łącki, wiceprezes: p. Wiktor hr. Szołdrski, p. Stefan Głowiński, p. inż. radca Józef Trampler, sekretarz gen.: p. Henryk Linke, skarbnik: p. inż. Wiktor Maćkowiak, przewodniczący Komisji Sportowej: p. Stefan Głowiński.

Komisja Techniczno-Sportowa pracowała w roku sprawozdawczym w następującym składzie: przewodniczący: p. dyr. Stefan Głowiński, zast. przewodniczącego: p. major Władysław Srocki, sekretarz: p. Bolesław Kozłowski.

Z powodu wyjazdu do Lwowa ustąpił w sierpniu br. p. inż. Wysocki Tadeusz oraz p. Pętkowski Jan.

Skład Komisji Turystycznej przedstawiał się w roku sprawozdawczym jak następuje: przewodniczący: p. Henryk Linke, zast. przewodniczącego: p. inż. Marjan Duszyński, sekretarz: p. major Jan Szadkowski.

Działalność Klubu przedstawia się w cyfrach jak następuje:

Na dzień 1. 10. 1929 było członków 469. Przystąpiło w ciągu roku nowych członków 97, razem 566. Ubyło członków przez wystąpienie 55. Zmarło 2, razem 57. Pozostaje na dzień 30 września 1930 r. 509. W tem członków zwyczajnych 500, a nadzwyczajnych 9. Pozatem należy do Klubu 9 członków korespondentów. W roku sprawozdawczym zmarli z pośród członków zwyczajnych: śp. Winke Willy, śp. Kirchberg Henryk (uczczenie pamięci przez powstanie).

Na wykazany ubytek członków w liczbie 55 jak i na mniejszy niż przewidziano przyrost członków, wywarło swój wpływ również przesilenie gospodarcze, jak to wynika z otrzymanej korespondencji. Według stanów przedstawia się ilość członków jak następuje: ziemian 185, kupców i przemysłowców 224, zawód wolny 46, wojskowych 10, różne zawody 44.

Wewnętrzna praca Sekretarjatu Klubu przedstawia się jak poniżej:

Przyjęto korespondencji 1133. Wysłano korespondencji 4213. Wysłano druków (komunikaty) 7350. Wydano tryptyków: niemieckich 105, czeskich 3, belgijskich 1, rumuńskich 1, szwajcarskich 1, książeczek z przep. 40, razem 151. Międzynarodowych świadectw drogowych wydano 139.

Przechodząc zkolei do spraw finansowych Klubu stwierdzamy, że rok gospodarczy mimo ciężkiego położenia ogólnego zamknęliśmy z wynikiem dodatnim. W przewidywaniu dalszej depresji gospodarczej przeprowadził Komitet na samym początku roku szereg oszczędności i ustalił na cały rok budżet ramowy. W ramach tegoż budżetu gospodarka finansowa Klubu pozwoliła nam przy końcu roku na szereg poważniejszych odpisów na urządzeniach oraz na utworzenie specjalnego funduszu budowlanego. Bilans na dzień 30 września 1930 r. zamyka się cyfrą 15.564,87 zł, a wydatków i zysków sumą 56.479,84 zł.

Porównując poszczególne pozycje z rokiem ubiegłym stwierdzić z zadowoleniem możemy, że wydatki klubowe prawie we wszystkich pozycjach znacznie się obniżyły, co jak już nadmieniliśmy, pozwoliło nam na szereg poważniejszych odpisów na urządzeniach, które przeciętnie wynoszą ca. 35%. Pozatem pozycja „subwencje" wymaga osobnego objaśnienia. Z powodu urządzenia wyścigu tatrzańskiego w roku 1930 poraz pierwszy jako imprezy międzynarodowej, wchodzącej w skład mistrzostw górskich Europy oraz przejście do wydawania na wzór Europy Zachodniej nagród pieniężnych, wszystkie polskie kluby automobilowe pośpieszyły z pomocą Krakowskiemu Klubowi Automobilowemu udzielając na ten cel subwencji. Nasza pomoc wyrażała się sumą 2.000 zł. Dalsze 200 zł. są to mniejsze subwencje udzielone Tow. Gimnastycznemu „Sokół" na budowę ćwiczni oraz „Aeroklubowi Akademickiemu" w Poznaniu, na udział w rajdzie awjonetek. Pozycja wydatków administracyjnych składa się z następujących sum: Podróże i reprezentacje 1.617.40, dzierżawa, światło i opał 6.536.72, portorja i telefon 2.414.64, przybory biurowe 1.142.30, ubezpieczenie i Kasa Chorych 1.838.22, druki 1.385.20, różne 1.936.50 — 16.870.

Ostateczny wynik finansowy na podstawie przedłożonego bilansu i rachunku strat i zysków należy uważać jako zadowalający, temwięcej, że poważna liczba członków zalega ze składkami w sumie 15.465 zł., której to sumy w bilansie nie uwzględniliśmy.

Działalność Komisji Techniczno-Sportowej, jednego z najważniejszych działów Klubu, nie ograniczała się tylko do urządzenia imprez sportowych, ale pozatem Komisja Techniczno-Sportowa badała cały szereg nowych wynalazków przedstawionych w Klubie oraz wydawała nieraz opinję na zapytania członków.

Imprez sportowych przeprowadziła Komisja Techn.-Sportowa 6.

Imprezy sportowe, urządzone przez Klub cieszyły się naogół żywem zainteresowaniem członków i spodziewać się należy, że przyszły rok przyniesie wzmożoną działalność w tej dziedzinie Klubu i temsamem da możność zadokumentowania członkom Klubu swego zainteresowania się sprawami klubowemi.

Poza tem z całem uznaniem podnosimy, że szereg członków naszych brało udział w imprezach innych klubów, zdobywając poczesne miejsca, przyczyniając się temsamem do podniesienia powagi Klubu.

Komisja Turystyczna została w roku sprawozdawczym po raz pierwszy utworzona w Klubie. Powołanie osobnej Komisji Turystycznej spowodowane zostało na podstawie uchwał Międzynarodowego Związku Klubów Automobilowych oraz uchwałami Zjazdu Międzyklubowego Polskich Klubów Automobilowych. Praca Komisji Turystycznej jest bardzo ważnym czynnikiem w rozwoju Klubu i wypełnieniem jego zadań. Komisja Turystyczna zajęła się sprawami drogowemi, hotelowemi, garażami, znakowaniem dróg i ulic i t. p. sprawami potrzebnemi do unormowania porządku na drogach oraz spraw koniecznych do udzielania potrzebnych informacyj członkom Klubu i innym do celów turystycznych. Poza tem Komisja Turystyczna zorganizowała 7 wycieczek klubowych, w tem 1 zagranicę. Celem zachęcenia członków do udziału w wycieczkach klubowych i imprezach sportowych, opracowała Komisja Turystyczna osobny regulamin nagród Komisji Turystycznej, ustanawiając równocześnie nagrodę wędrowną za najlepszą punktację. Na podstawie przewidzianej regulaminem punktacji przyznała Komisja Turystyczna za rok 1930:

nagrodę wędrowną p. Józefowi Skibińskiemu, który uzyskał razem 452 punkty.

Dalszym 11 członkom Klubu przyznano plakietki pamiątkowe. Zapoczątkowana praca przez Komisję Turystyczną winna być dalej kontynuowana, a rozbudowa działalności Komisji Turystycznej przyniesie Klubowi i jego członkom poważne korzyści.

Celem podniesienia życia towarzyskiego w Klubie powołano do życia na początku b. r. Komisję Gospodarczą, której przewodniczył z ramienia Komitetu Klubu p. inż. Marjan Duszyński. Jako dalsi członkowie Komisji Gospodarczej współdziałali: p. Aleksandra Duszyńska, p. Marja Linkowa, p. Jadwiga Łomowska, p. Janina Piątkowska.

W okresie swej działalności urządziła Komisja Gospodarcza 8 herbatek towarzyskich oraz była czynną w przyjęciu członków w Klubie po imprezach sportowych i wycieczkach klubowych. Na specjalne uznanie zasługuje praca Komisji Gospodarczej przy urządzaniu przyjęcia dla uczestników „Zjazdu Gwiaździstego do Poznania" w dniu 13 lipca b. r. Poza tem Komisja Gospodarcza przyczyniła się do zakupu aparatu muzycznego „Radjofon", który oddaje życiu klubowemu bardzo cenne usługi. Przy urządzeniu herbatek towarzyskich Komisja Gospodarcza wystawiła własnym wysiłkiem zimny, a i nieraz ciepły bufet. Oszczędna gospodarka i praca osobista pań z Komisji Gospodarczej pozwoliła zaoszczędzić dość poważne sumy. Komisja Gospodarcza urządziła z własnych funduszów przyjęcie w lokalach klubowych dla uczestników wycieczki w dniu 30. III. 30 r.

Dochody i rozchody z urządzonych herbatek przedstawiają się następująco: ogólnie zebrano z herbatek 1 635 zł, wydatkowane natomiast był. 946,02 zł, nadwyżka wynosi 688,98 zł. — W tem herbatka w dniu 15. II. przyniosła nadwyżki 134,35 zł, w dniu 24. II. — 113,85 zł, w dniu 1. III. — 224,65 zł, w dniu 23. III. — 286,41 zł.

Poza tem urządzono loterję fantową, która cieszyła się żywem poparciem członków, czy to przez użyczenie fantów, lub też zakup losów. Ogółem zebrano z rozsprzedaży losów 1 000 zł. Opłaty skarbowe wynosiły 113.20 zł, a nadwyżka 886,80 zł. Ogólna suma wygospodarowana przez Komisję Gospodarczą wyniosła 1 325,78 zł, z której to sumy wpłynęło do kasy klubowej 1 186,80 zł i policzone zostały na zakupiony aparat muzyczny. Pozostałość w sumie 138,98 zł przekazuje Komisja Gospodarcza do dyspozycji przyszłego gospodarza Klubu. Aparat muzyczny przy końcu roku sprawozdawczego przejął Klub i w bilansie figuruje w sumie 2 150 zł, gdyż cena zakupu wynosiła 3 350 zł.

Podkreślić pragniemy, że zamierzenia i cele Komisji Gospodarczej w wielkiej mierze udało się zrealizować. Herbatki klubowe cieszyły się licznym udziałem członków, liczba ich dochodziła nieraz do 150 osób, a pozatem i w inne dni członkowie chętnie korzystali z lokali klubowych. Na tem miejscu składa Komitet Klubu szczere podziękowanie Komisji Gospodarczej, a przedewszystkiem paniom za bezinteresowną pracę i poniesiony trud.

Kończąc sprawozdanie Zarządu, wypada mi z tego miejsca złożyć podziękowanie w imieniu Klubu wszystkim tym, którzy w jakikolwiek sposób czy to własną pracą, czy też inicjatywą przyczynili się do rozwoju Klubu. Podziękować wypada nam dzisiaj:

HUMOR

Nowoczesna arytmetyka

Mąż: — Czy mam kupić ten samochód za dwadzieścia tysięcy, czy tamten za piętnaście? W gotówce mam tylko piętnaście tysięcy!

Żona: — Kup ten za dwadzieścia i podpisz weksle. A za te 15 tysięcy w gotówce zrobimy sobie piękną podróż!

Dobrze się urządza

Henry Ford bawi — jak wiadomo — od dłuższego czasu w Europie. W Kolonji najął on przewodnika i kazał sobie pokazywać osobliwości tego starożytnego miasta. Jako honorarjum wypłacił mu 800 dolarów i zalecił, by sobie za te pieniądze kupił samochód. Zapytał jeszcze, jakiej marki samochód sobie kupi.

— Poczekam jeszcze tak długo, — odpowiedział przewodnik — aż pan Citroën tu przyjdzie, a jeśli będzie tak hojny jak pan, to kupię sobie Packarda.

Okup

— Jak do tego przyszło, że pocałowałem naszą dawną pokojówkę, to dziś sam nie wiem. W każdym razie uważam jednak, że twoje żądanie, bym ci za to kupił samochód, jest trochę mocne!

— Pamiętaj, Franku, że masz skłonności do recydywy!

Między przyjaciółmi

— Kiedy ty właściwie poznałaś swego męża?

— Dobrze poznałam go dopiero w tydzień po ślubie, gdy mu powiedziałam, że chciałabym mieć mały samochód sportowy!

„Z jazdy za lisem"



Franek: — Lisa nnnie upolowaliśmy, aaauto zgubiliśmy i teraz żona...

Józio: — Nie oopowiadaj, ttylko daj znak rręką, że sskręcamy w lewo!

Niewinny

Pan Ksawery stanął przed sędzią, oskarżony o kradzież samochodu.

— Byłem kompletnie pijany — tłumaczy się — a pozatem wszystkiemu winien mój przyjaciel!

— Jakto, przecież jego nie było wcale przytem!

— No tak, lecz gdy wychodziliśmy z knajpy, mój przyjaciel spojrzał na mnie i powiedział: „najlepiej by było, gdybyś wziął sobie samochód!"

Bojaźliwy

Pasażer do szofera:

— Niech pan nie jedzie tak prędko, bo ja się boję. Pierwszy raz jadę samochodem.

Szofer: — Niech się pan nie obawia, ja też pierwszy raz prowadzę samochód.

I tak bywa

— Mój samochód nie jest w porządku, — mówi Stefek do mechanika. — Byłem już u owego montera w Kościanie i pytałem go o przyczynę niedomagania.

— No i co ten dureń panu poradził?

— Kazał mi się udać do pana.

Bratnia dusza

Do taksówki dopada pan Ksawery ze swą teściową i woła:

— Panie, wal pan prędko na dworzec, żeby się moja teściowa nie spóźniła na pociąg!

— Pojadę panie dziedzic — odpowiada szofer — pojadę jak Stuck na wyścigach, jakby o moją rodzoną teściową szło.

---

władzom wojewódzkim, w szczególności zaś p. radcy Tramplerowi za życzliwość oraz pomoc, okazaną Klubowi;

wszystkim władzom lokalnym, w szczególności zaś Policji Państwowej za pomoc i współpracę w ubiegłym roku;

władzom wojskowym, w szczególności zaś 7 Dyonowi Samochodowemu za chętnie i bezinteresownie udzielaną pomoc przy organizacji imprez naszych;

Aeroklubowi Akademickiemu i jego prezesowi p. kpt. Iżyckiemu za pomoc i życzliwość okazaną przy urządzeniu pościgu za samolotem;

Starostwu w Środzie za udzieloną pomoc i życzliwe odniesienie się do poczynań Klubu przy urządzeniu wyścigu płaskiego;

Dyrekcji Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki oraz poszczególnym firmom i członkom Klubu, którzy ufundowali nagrody na nasze imprezy sportowe;

prasie codziennej i fachowej za życzliwość okazaną Klubowi oraz chętne i gorliwe zajęcie się sprawami naszego Klubu;

wszystkim PP. Członkom Komitetu, którzy przez cały czas roku sprawozdawczego chętnie i owocnie współpracowali w tym najwyższym organie klubowym;

wszystkim PP. Członkom Komisji Techniczno-Sportowej, Komisji Turystycznej i Komisji Gospodarczej, którzy oddali usługi swoje podczas ubiegłego roku sprawozdawczego;

wszystkim PP. Członkom i sympatykom naszego Klubu, którzy w jakikolwiek sposób w pracy naszej nam pomagali i temsamem do rozwoju Klubu się przyczynili.

Wszystkim wyżej wymienionym pozwalamy sobie złożyć z tego miejsca szczere podziękowanie w imieniu Automobilklubu Wielkopolski, wyrażając zarazem prośbę i przekonanie, że zechcą i nadal życzliwość okazaną zachować.

Na zakończenie zwracamy się do wszystkich PP. Członków z gorącym apelem, by pracy dla Klubu i pomocy swej nie szczędzili i przez żywe zainteresowanie się sprawami klubowemi dodali bodźca organom klubowym do tem większego wysiłku dla pracy dla dobra Klubu. Wierzymy, że wszyscy członkowie w zgodnym wysiłku tej pomocy nam użyczą i temsamem przyczynią się do dalszego rozrostu Klubu i dobra polskiego automobilizmu. Zdajemy sobie bowiem dokładnie sprawę, że bez pomocy członków trudnoby nam było osiągnąć nakreślone cele, natomiast skoordynowana praca wszystkich czynników w Klubie musi przynieść pożądane owoce i postawić Klub na wyżynach zachodnio europejskich, oddając temsamem nieocenione usługi i opiekę zrzeszonym automobilistom.

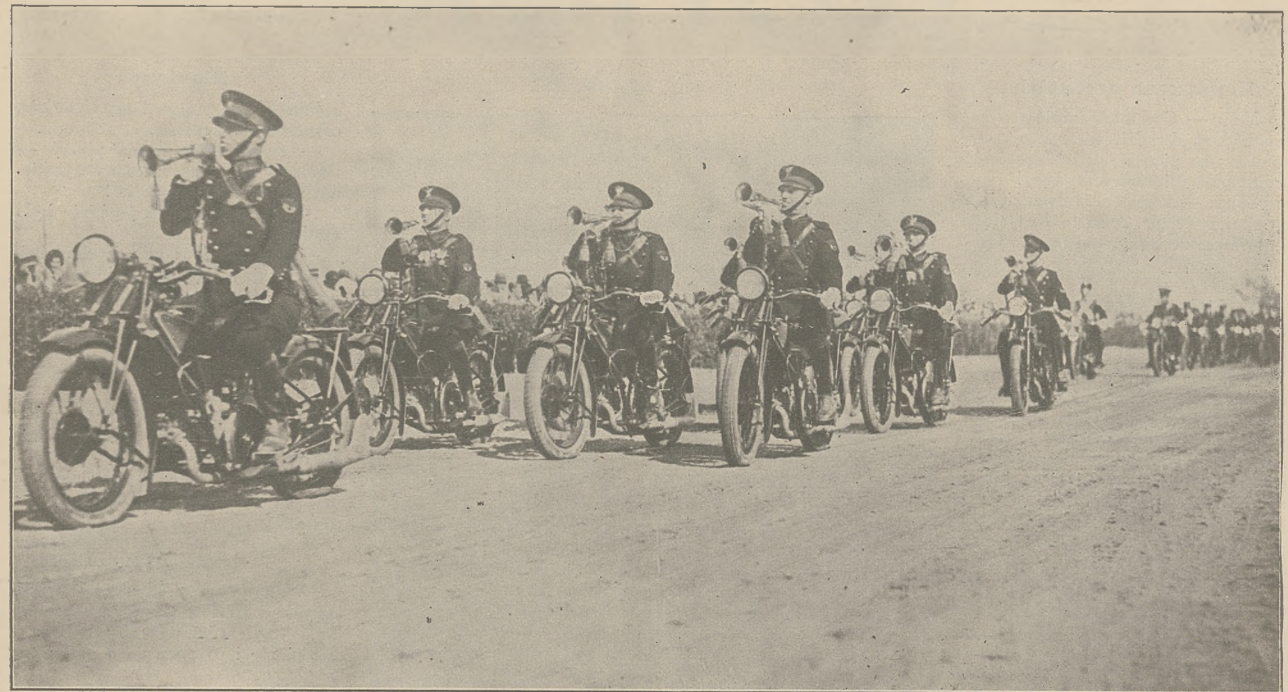
„Wspólny wysiłek i zgodna praca" oto nasz cel, którego realizacja dopomoże Klubowi do zajęcia należnego stanowiska w ogólnem życiu automobilizmu, a jego członkom przyniesie spodziewane korzyści.

Po sprawozdaniu odczytał p. Swinarski protokół z ostatniego Walnego Zebrania, który obecni przyjęli bez zmian, również i sprawozdanie Komisji Rewizyjnej, odczytane przez członka ks. prob. Bajerowicza. Ustępującym władzom Klubu udzielono absolutorjum przez aklamację. Wskutek wygaśnięciu mandatów 5 członków komitetu, wybrano na ich miejsce nowych w propozycji Komitetu, a mianowicie pp.: dr. Czerwińskiego, sędziego Paszkiewicza, mjr. Ogurkowskiego (ponownie), mjr. Szadkowskiego i Głowińskiego (ponownie). Prócz tego wybrano komisję rewizyjną w składzie: ks. prob. Bajerowicz, por. Kosiński i p. Ratajczak. Poza tem uzupełniono statut, uchwalono regulamin sądu klubowego, oraz powołano członków tego sądu, a mianowicie pp.: dr. Sawickiego (przewodniczący), dr. Borne (zastępca), oraz red. Kawczyńskiego, inż. Wawrzyniaka, bud. Jeziernego i por. Downarowicza — członkowie.

W punkcie „wnioski" przedyskutowano wniosek p. Szulczyńskiego, by ilustrowany tygodnik „Samochód" uznać jako organ oficjalny Klubu, ze względu na to, że „Auto", organ A. P. daje wiadomości z kilkutygodniowem nieraz opóźnieniem, przez co tracą na aktualności, a dalej, że organ ten dochodzi do rąk członków nieregularnie. Ze względu jednak na afiljację klubów i związanie z Autem zmodyfikowano wniosek w tym duchu, że zarząd załatwi sprawę tę jako dezyderaty członków. Zebranie ukończono o godzinie 20, poczem odbył się w Bazarze bankiet przy udziale przedstawicieli miasta, władz i prasy.

W niedzielę, dnia następnego i na zakończenie sezonu jesiennego odbył się pościg za lisem jako ostatnia tegoroczna impreza Automobilklubu Wielkopolski. Na starcie stanęły 22 maszyny, które rozpoczęły gonitwę. Konkurencja była bardzo trudna, wskutek ciężkiego terenu, uciążliwej trasy, dalej rozmokłej zupełnie, pełnej kałuż i wody szosie. Pierwsza odnalazła ukrytego w Książu „lisa" p. inż. Duszyńska na „Tatrze". Dalsze miejsca zajęli.: Szymczak, Linke Henryk, Glaser, bar. Graeve i Perkowski. Na zakończenie udali się uczestnicy do Błociszewa, gdzie przyjmował ich gościnnie p. konsul Kęszycki i gdzie się odbyło wręczenie nagród zwycięzcom.

Rozmaitości ze świata



Policja włoska posiada znakomicie wyszkolone kadry motocyklowe. Powyżej oddział policji motocyklowej defiluje przed „Il duce" podczas święta państwowego.

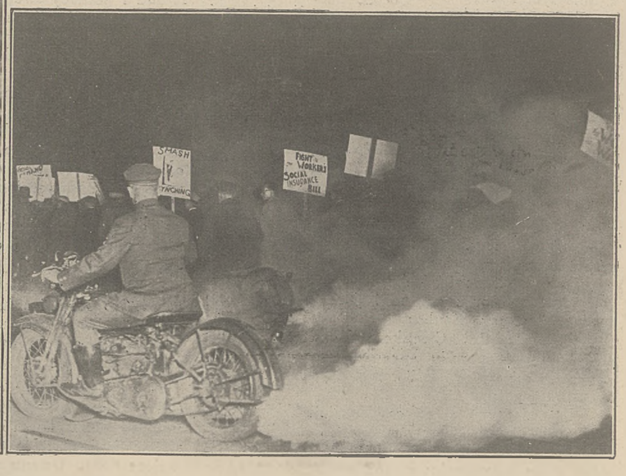
* * *



Oto smutne skutki własnej nieostrożności. Pewna „mistrzyni" steru z Chicago (U. S. A.) pozostawiła swój samochód na pagórkowatej szosie i nie zaciągnęła hamulca. Rano zastała taki oto widoczek.

* * *

Policja nowojorska zastosowała ostatnio nowy środek do rozpędzania demonstrantów. Niedawno użyto tego sposobu do rozproszenia komunistów, demonstrujących przed Białym Domem.



Numer pojedyńczy 30 groszy. Prenumerata miesięcznie w ekspedycji i agencjach 1,20 zł, kwartalnie 3,50, przez pocztę miesięcznie 1,32 zł, kwartalnie 3,86 zł. Ogłoszenia: 1-łamowy milimetr na stronie 5-łamowej 30 gr., cała strona 470,— zł, pół strony 235,— zł, ćwierć strony 118,— zł. Miejsca na pierwszej stronie i specjalne, podług osobnej umowy. P. K. O. Poznań 200 149. — Redaktor naczelny i odpowiedzialny: Henryk Zgliński. — Redakcja i administracja: Poznań, Św. Marcin 70. — Telefony: 4461, 4072, 3525, 3524, 3307, 1476. — Korespondencję i komunikaty przyjmuje Redakcja najpóźniej do środy, godziny 13-tej.